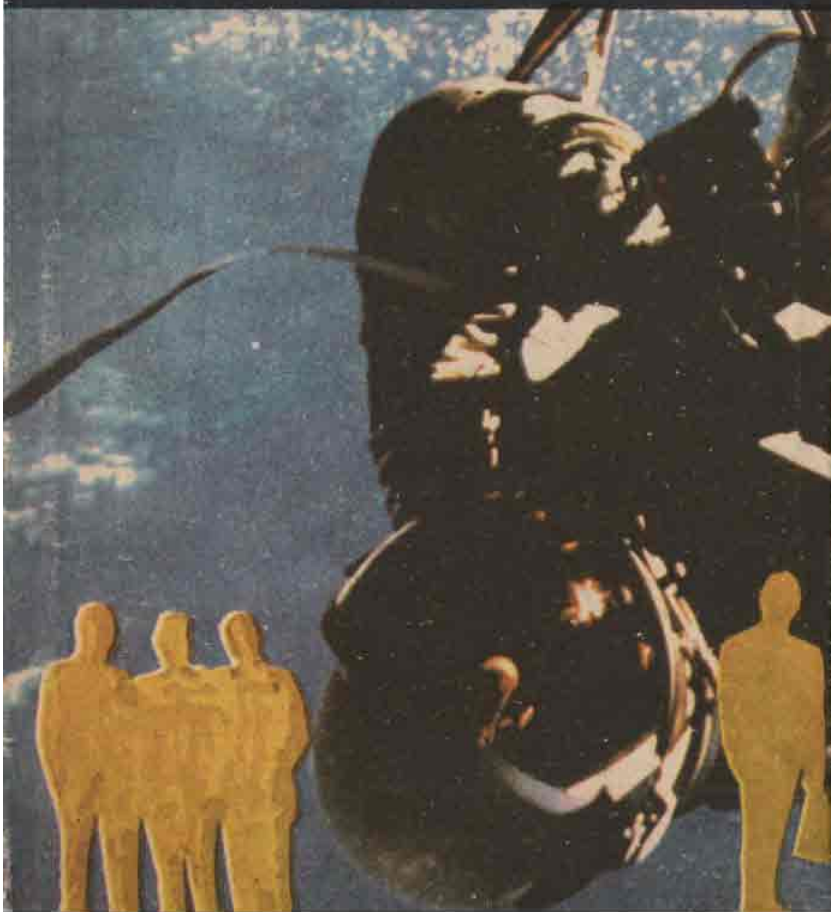
Doru Davidovici

Lumi galactice



Au mai apărut:
** **Povestiri despre invenţiile mileniului III**
** **Povestiri ciberrobotice**

Referenţi ştiinţifici:
Col. dr. ing. FLORIN ZĂGĂNESCU
ALEXANDRU MIRONOV

DORU DAVIDOVICI

Lumi galactice

colegii mei din neştiut

EDITURA
ŞTIINŢIFICĂ ŞI ENCICLOPEDICĂ
Bucureşti, 1986

Cartea de faţă a strâns aproape tot ceea ce s-a afirmat mai interesant asupra aşa-numitelor „obiecte zburătoare neidentificate”. A selecţionat cazurile cele mai caracteristice. A adăugat noutăţi. Le-a atribuit singurul statut real pe care îl au deocamdată poate: s i m p l e ş t i r i !

Şi le-a topit pe toate într-un „eseu literar-ştiinţific” punându-şi mereu problema elucidării lor, subliniind cât de uşor pot fi infirmate – datorită nedocumentării lor ştiinţifice.

Imaginaţia scriitorului a contribuit – fantezia sa mişcându-se dezinvolt din câmpul inepuizabil al science-fiction-ului până la posibile, eventuale soluţii pe care cercetarea ştiinţifică le-ar putea folosi – la viitoarea descifrare a fenomenului OZN.

Argument

Motto:
De mult de tot, ştiam şi eu să zbor
Dovadă n-am, însă mi-aduc aminte.
(Aviator Balica Ion)

Cartea reprezintă punctul meu de vedere, ca pilot de vânătoare, asupra unui fenomen straniu, consemnat din timpuri vechi ale istoriei noastre, uitat, transmis esoteric, luat în râs, denigrat, eludat, reimpus de observaţii uneori mai precise, mai calificate, mai apropiate de realitatea obiectivă, alteori fanteziste, incredibile – fenomenul OZN.

Cred că problema OZN-urilor rămâne oricum deschisă – până la o explicare a cărei iniţiativă nu ne aparţine, cu toate avantajele şi dezavantajele care decurg din această situaţie. De aceea spun: punctul meu de vedere. Tocmai pentru că ştiu foarte bine că oricând poate apare ceva mai aproape de ceea ce s-a întâmplat, se întâmplă în realitate. Cartea nu are pretenţia de a proclama un adevăr absolut, ci emite, simplu, o părere. Şi încă ceva – e greu de prezentat această lucrare ca un model de logică liniară; această carte a ieşit contradictorie, pentru că faptele prezentate în ea sunt contradictorii.

În accepţia paginilor care urmează, „noi" înseamnă locuitorii acestei lumi de pe Pământ – a treia planetă de la Soare –, cei risipiţi pe şase continente, între care sunt 4 oceane mari, mări mai mici, fluvii şi munţi, şi

încă, despărţiţi prin concepţii, convingeri, culoare, vârstă, posibilităţi, limbă, cunoştinţe –, dar uniţi prin dorinţa de a dovedi ce reprezentăm în realitate şi cam ce loc ocupăm pe planetă, în sistemul solar, în Galaxie, în Univers.

Civilizaţia noastră *înseamnă cea începută la Sumer, în Anzi, în Carpaţi, pe malul Mediteranei, în India, de-a lungul Nilului. Este* al nostru *tot ce am creat de când ne bănuim, plug, vas de lut, maşină de zburat, cântec, mit, teoremă, poezie, lege. Calculatoare, rachete, petroliere gigant şi ce mai producem în ultima vreme. Cred că niciodată n-o să ne simţim mai împreună decât având conştiinţa faptului simplu că, efectiv, suntem echipajul îmbarcat pe o navă care colindă prin infinit; şi nici măcar nu suntem siguri că nava este numai a noastră.*

Neştiut *înseamnă tot ce nu ţine de noi – de trecutul pe care ni-l amintim, de prezentul nostru, de ceea ce va fi –* fiinţele *şi* lucrurile *acelea cu care ne-am putea trezi, copleşitor, într-o bună zi, şi habar n-aveam că există. Şi ne dăm seama, uluiţi, că poate nici noi n-am fi existat fără ele.*

Autorul

1. Cum am început

Am ajuns la OZN-uri pornind din interiorul profesiei mele de pilot, căutând posibile răspunsuri la lucruri inexplicabile, întâmplate pe cerul planetei. Ştiam din rubricile de senzaţie ale ziarelor că uneori sunt văzute zburând aparate ciudate, nopţile erau brăzdate de lumini galbene, roşii, verzi, pe ecranele radar impulsuri albe lăsau dâre fosforescente care se frângeau în zig-zag-uri imposibile. Controlori de trafic şi echipaje ale marilor companii aeriene raportau observarea unor obiecte zburătoare care nu răspundeau la transponder, se aliniau în zbor cu aeronave de toate felurile provocându-le perturbări în funcţionarea motoarelor şi aparaturii de bord, apoi accelerau, dispărând cu viteze de necrezut. Nicăieri nu se preciza vreun mod de acţiune în cazul întâlnirii în zbor cu OZN-uri, dar asta nu mă deranja foarte tare. Aveam un avion rapid, existau staţii radar cu distanţă mare de descoperire, când unul din bizarele aparate avea să fie detectat, voi fi dirijat la el, şi lucrurile se vor rezolva, într-un fel sau altul, la faţa locului. De fapt, nici nu eram convins că ar fi ceva de rezolvat; astfel de întâmiri aveau loc suficient de rar, şi de regulă pe alte meridiane, şi relatările oficiale erau incerte, confuze, lăsau lucrurile într-un *suspens* din care oricine putea crede ce vroia. Pe urmă, doi dintre camarazii mei de unitate, piloţi mai vârstnici, cu multă experienţă, au avut o întâlnire directă cu OZN şi lucrurile, în loc să se limpezească, au devenit mai neclare. „Era aşa – spunea unul dintre ei – o sferă de lumină albă, cam cât o minge de baschet, o aveam

pe radarul de bord la 15, 12, 10 km, dar o vedeam şi la ochi, când au mai fost şase-şapte mii de metri până acolo, goneam în forţaj total şi dimensiunile sferei nu se modificau deloc aşa cum mă apropiam, când am ajuns la şase-şapte kilometri, am avut dintr-odată senzaţia că ceva nu merge cum trebuie să meargă. Adică dintr-odată s-a făcut cald în cabină, şi radarul de bord parcă era bruiat, şi aveam paraziţi în căşti, şi pe urmă nici radioul, nici radiolocatorul n-au mai funcţionat deloc. Era din ce în ce mai cald, transpiram sub costumul anti-g, oxigenul din mască avea gust de metal încins, şi când tabloul de bord a început să-mi joace în faţa ochilor, era exact ca în acrobaţie, când depăşeşti suprasarcinile admise, şi câmpul de vedere se strânge înaintea apariţiei vălului negru, şi eram moale şi ameţit, atârnam în chingi, atunci am degajat şi am venit acasă. Iar după ce am virat spre aerodrom, am avut din nou şi legătură radio, şi staţia radar a funcţionat din nou. Jos, operatorii de radiolocaţie spuneau că au avut un impuls ca de avion care stătea pe loc, şi pe urmă a dispărut cu viteză foarte mare. Spuneau că niciodată n-au văzut vreo ţintă dispărând cu viteză aşa de mare". Bineînţeles, nu mi-a plăcut să aflu că cerul planetei e bântuit de aparate mai perfecte decât avionul meu de vânătoare; aparate bizare, care funcţionau pe principii nici măcar bănuite. Şi mai era ceva, de data asta nu mai citeam o poveste din ziare, mă întâlneam cu un lucru întâmplat camaradului de lângă mine, şi care mi s-ar fi putut întâmpla mie, dacă făceam zborul acela spre Braşov. Nu era foarte greu să mă văd în cabina strâmtă, cu ecranul locatorului bruiat, cu acele aparatelor adunându-se inexplicabil spre zero, şi simţeam gustul de metal încins al oxigenului din mască. Şi mi-am dat seama că habar n-aveam ce să fac, dacă vreodată aveam să văd vreun OZN în faţa avionului meu. În

acelaşi timp, a fost exact genul de situaţie care te face să acţionezi, în măsura în care poate fi vorba de acţiune: am început să caut şi să citesc cam tot ce puteam găsi despre OZN. Şi astfel m-am trezit într-un domeniu foarte vast, cu implicaţii nebănuite şi rădăcini nebănuit de adânci, şi care depăşeau cu mult simpla întâlnire dintre aeronavele noastre terestre cu acele obiecte care acţionează dezinvolt în atmosferă, în cosmos, pe apă şi sub apă.

Apoi am văzut şi eu OZN-ul meu, atât doar că de la sol, într-o noapte de decembrie. Am văzut un corp oval, cu mărimea aparentă a unui avion de vânătoare MiG-21, privit de la 3-4.000 metri – deci patru-trei miimi –, zburând paralel cu coama unui acoperiş, perfect rectiliniu, parcurgând în 45-50 secunde 50-60 de grade de orizont şi dispărând dincolo de crengile salcâmilor dintre blocuri. Avea o culoare alb-violetă strălucitoare, şi lăsa o dâră lungă, îngustându-se pe măsură ce se depărta de obiect, de fapt două dungi de lumină subţire care se intersectau, şi acolo unde se intersectau lumina devenea mai puternică, pe urmă se subţia, se îngusta, se topea în cerul întunecat; iar oul acela alb-violet, înainte de a dispare, îşi vira culoarea spre roşu-roşu portocaliu. În acea iarnă a lui 1972 aveam deja nouă ani de zbor şi eram suficient de familiarizat cu siluetele avioanelor civile, militare, zepeline, cu rachete, meteoriţi, fulgere globulare, planeta Venus, inversiuni de temperatură, stoluri de gâşte, raţe, şi cam ce se mai pune în seama OZN-urilor. Ştiam cum arată o treaptă de rachetă intrând în atmosferă, şi un satelit artificial, dar ce vedeam eu atunci nu semăna nici cu una, nici cu alta. Nu semăna cu nimic. Cunoşteam o grămadă de lucruri care zboară şi pot păcăli un profesionist luându-l prin surprindere – elicoptere noaptea, sau un avion zburând la joasă înălţime cu forţajul cuplat, cu farurile

aprinse –, dar corpul acela oval nu era nici elicopter, nici avion cu forţajul cuplat. Am alergat la punctul de dirijare, unul din băieţii de acolo a râs: „pun pariu că vine pentru OZN”, n-am pus niciun pariu, într-adevăr, pentru OZN veneam. Aşa am obţinut confirmarea radar a obiectului văzut, traversa încă ecranul staţiilor de radiolocaţie zburând perfect rectiliniu, de la nord la sud, cu aproximativ 6.000 kilometri pe oră, la ceva mai mult de 70 km înălţime. În perioada 1960 – 1968 americanii experimentau – lansat la 11.000 m înălţime, de sub aripa unui bombardier B-52, – avionul-rachetă X-15, care zbura la peste 100 km altitudine, cu 6.000 km pe oră, dar asta se întâmpla de cealaltă parte a globului, cu patru ani înainte, iar X-15 avea o traiectorie mai mult balistică. Şi dimensiuni mult mai apropiate de ceea ce numim obişnuit avion, pe când OZN-ul „meu” era imens, judecând după mărimea aparentă, avea 300-400 de metri pe axa mare şi 100-150 metri pe axa mică, dar conturul alb-violaceu nu era foarte limpede delimitat, oul acela zbura parcă învăluit într-un nor de lumină strălucitoare, de aceea dimensiunile reale puteau fi mai mici. OZN-ul a mai fost văzut de câţiva aviatori şi nimeni nu a putut spune despre ce era vorba, şi mai cred că niciunul dintre cei care l-au observat în seara aceea, nu a uitat silueta ovală, virându-şi culoarea alb-violetă în roşu-portocaliu şi dispărând dincolo de crengile salcâmilor. Şi ne-am gândit la „colegii” noştri din neştiut aflaţi probabil la comenzile acelui ou de lumină, şi am încercat să gândim cu capete de piloţi ai acestui pământ, cam ce putea să-i mine pe cerul planetei.

Şi n-am găsit niciun răspuns.

Aşa am ajuns la OZN-uri, din necesitate, dar ce aflam s-a convertit în întrebări care năşteau la rândul lor alte întrebări, din care prea puţine şi-au aflat

răspunsul. Dar aceste răspunsuri, puţine, incomplete, contradictorii, trecute prin felul meu de a fi şi de a vedea lucrurile – ca pilot, cu tot ce presupune noţiunea – dau imaginea confruntării cu un fenomen aparent real, dirijat de inteligenţe care deţin – poate nici măcar mai multe, dar în orice caz alte cunoştinţe, sau altfel organizate, sau altfel folosite, ceea ce a determinat apariţia şi dezvoltarea altui mod de a fi, a gândi, a funcţiona – decât cel cu care suntem obişnuiţi. Cred că această corecţie – faptul că suntem evident în faţa altor sisteme logice, care au doar unele domenii comune cu logica noastră –, trebuie introdusă în tot ce facem şi gândim, obiectiv şi dialectic, în legătură cu fenomenul OZN. Este dificil să judecăm cu criteriile noastre terestre, lucruri atât de străine nouă, încât nici nu pot fi măcar bănuite; care structural nu fac parte din noi; până acum atât de neatins, încât nu că ar fi de neexplicat – nu sunt nici măcar de imaginat. De aceea e foarte greu de răspuns la întrebări fireşti: ce sunt OZN-urile? de unde vin? cine le pilotează? cum se propulsează? de ce vin?

Ceea ce putem face deocamdată este ca, plecând de la realităţi mai mult sau mai puţin acceptate, să schiţăm posibile direcţii ale unor răspunsuri care nu ştim când vor putea fi confirmate, şi ce va aduce confirmarea aceea.

Practic, trebuie găsit un numitor comun cu necunoscutul.

2. Istoria neconvenţională, a planetei şi fenomenul OZN

O singură dată s-a întâmplat să ating un lucru efectiv de neatins, în urmă cu mulţi ani, după o noapte de zbor, când unul din camarazii de regiment m-a invitat la el. Nu puteam dormi, şi nici el nu putea să doarmă, am vorbit despre o grămadă de lucruri, avioane, cum ai aterizat, bine, şi eu am aterizat bine, ai văzut ce aiurea bătea proiectorul de fund – cam ce vorbesc piloţii după zboruri de noapte, când sunt între ei şi nu pot dormi. Pe urmă camaradul meu a spus: să-ţi arăt o chestie formidabilă, cam ce chestie formidabilă poţi să-mi arăţi – am zis – singurele chestii formidabile se întâmplă în aer. Aiurea, a spus prietenul meu, pe etajeră era o statuetă, s-a ridicat, a luat-o, mi-a întins statueta aceea. Ţineam în mână o femeie din bronz negru-verde, lustruit, ca acoperit cu o crustă sticloasă foarte fină. O femeie tânără, frumoasă, drapată într-un fel de togă până la genunchi, îi ieşeau picioarele lungi de sub toga aceea. Ce vezi aşa formidabil, am întrebat, e frumoasă, cred că e şi veche, după cum arată, dar ce e aşa formidabil în ea? Mai curând stranie, ce anume – a vrut prietenul meu să ştie – ce anume e straniu în ea? O răsuceam în mână, nu ştiam ce să răspund. Cam totul, am spus, ea în sine e frumoasă, dar nu se potriveşte. E ceva care nu se potriveşte. Poate pentru că e o tânără doamnă veche. Şi Venus din Milo e veche, a răspuns prietenul meu, dar ea se potriveşte. Şi Victoria de la Samotrace,

şi toate Afroditele astea, care sunt foarte vechi, dar se potrivesc atât de bine. N-au nimic straniu. Câţi ani îi dai tipei ăsteia, m-a întrebat. Am ridicat din umeri, două, am spus, trei, poate patru sute de ani. Niciodată n-am putut aprecia ca lumea vârsta femeilor.

Priveam mai atent, femeia aceea era foarte frumoasă, şi foarte fin cizelată, şi bronzul acela nu mai părea chiar bronz. Am lovit cu unghia, şi nu suna a bronz. Nu vibra, cum vibrează statuetele din bronz. Parcă loveam cu unghia în ceva amorf, cretă. Era doar rece ca bronzul; şi începeam să simt că e ceva în neregulă cu statueta aceea, şi ce spun acum nu e literatură, s-a întâmplat într-adevăr.

Câteva sute bune de milioane de ani, a spus camaradul meu, şi nici n-am înţeles la început. Am pus doar femeia din metal pe masă, şi atunci prietenul meu a spus cum a găsit tatăl lui statuia în mina din Apuseni, nu *ascunsă* acolo, nu sub pietre, ci cuprinsă în strat – a dat cu pickhamerul peste ea, şi când a scos-o a rămas tiparul lucios în rocă, aşa cum roca se formase în jurul statuetei. Uită-te atent, a spus, şi când m-am uitat atent am văzut, femeia aceea avea câte şase degete la mâini şi la picioare. Şi postamentul era foarte mic, şi cu toate astea statuia stătea dreaptă, nu se răsturna. Trebuia înclinată mult, ca să se răstoarne.

Mai târziu femeia de bronz a dispărut, camaradul meu spunea că i-a fost furată, am ridicat din umeri, atunci nu ne impresionau grozav femeile vechi de sute de milioane de ani, şi era ilogic, istoria începea la Sumer, în urmă cu o sută douăzeci de veacuri – limpede, nu? Ne interesau avioanele noastre din aluminiu scânteietor, şi ce făceam noi în avioanele acelea. Pe urmă chiar a fost prea târziu, camaradul meu a murit într-un accident de avion, şi ce mi-a rămas a fost senzaţia aceea de bronz rece, care nici

măcar nu era bronz. Şi regretul inutil că *n-am ştiut.* Şi fiorul că măcar *am avut* în *mână.* A fost o poveste la fel de hotărâtoare ca cea de mai târziu, când am văzut OZN-ul meu. Iar cei mai mulţi, care au aflat povestea cu statueta, au spus: „imposibil. Nu se poate. Aşa ceva nu se poate…”

… Toate astea se întâmplau când eram încă foarte tânăr, iar mai târziu, după ce cred că m-am maturizat, mi-am dat seama că, în faţa necunoscutului, oamenii reacţionează în mai multe feluri: îl ignoră, căutând să-şi menţină un echilibru călduţ în limitele certitudinilor şi imuabilităţilor cu care s-au născut; îl ridiculizează, apărându-se instinctiv de ceea ce îi depăşeşte, sau li se pare dacă nu ameninţător, măcar neobişnuit; în sfârşit, aleg calea dificilă, de foarte multe ori fără rezultat, a cercetării şi încercării de cunoaştere. Pe mine, profesia de pilot m-a învăţat să nu spun niciodată: imposibil. Se întâmplă atâtea în aviaţie, aterizează avioane care teoretic nu se mai puteau ţine în aer, se zdrobesc de case, de pământ, se rup în zbor aparate care n-au niciun motiv să se rupă, toate astea întâmplate celui de lângă mine, întâmplate mie, mă fac să fiu foarte prudent în a cântări aparenţele. Aşa am învăţat să nu spun: imposibil. Ridic din umeri, şi spun: se poate, şi după aceea încerc să văd mai adânc, şi mai departe de aparenţe. Cred că aşa se întâmplă şi cu fizicienii, şi cu marinarii, şi cu muncitorii de înaltă calificare, şi cu toţi cei care întâlnesc paradoxuri în profesia lor, dar eu sunt aviator şi de aceea îmi permit să spun cum se întâmplă lucrurile numai cu aviatorii. Aviaţia ne-a obişnuit să punem întrebări acol*o unde* aparent nu mai e nimic de întrebat; să căutăm adevăruri acolo unde mulţi nici măcar nu îşi închipuie că ar fi vreun adevăr de căutat. Ne-am obişnuit să nu considerăm, în profesie şi în afara profesiei, ignoranţa ca argument. Spuneam în capitolul anterior că marea

cantitate de informaţie referitoare la fenomenul OZN, adesea incertă, incompletă, contradictorie – naşte întrebări: ce sunt aceste obiecte zburătoare? de unde vin? cine le pilotează? unde se duc aceşti colegi din neştiut să-şi verifice, să alimenteze, să pregătească pentru noi zboruri formidabilele lor aparate? Un pilot e dator să cunoască mediul în care îşi exercită profesia, cu toate manifestările lui; măcar din motive de securitate personală.

Pentru a risca o încercare de răspuns întrebărilor legate de fenomenul OZN, cred că este necesară o incursiune în istoria planetei. Întâi, pentru că modul în care am apărut şi evoluat – modul real în care lucrurile au curs de la Big Bang, marea explozie iniţială, şi până azi – pare să se depărteze tot mai mult de felul în care am învăţat la şcoală că s-ar fi întâmplat aventura umanităţii. Apoi, pentru că istoria oamenilor – de-a lungul ei – este constant marcată de ceea ce azi numim întâlniri de gradul trei, doi, unu, cu obiecte zburătoare neidentificate şi cu ocupanţii acestora. Descoperiri din ultimele decenii, reinterpretarea unor date de mult cunoscute prin prisma cunoştinţelor moderne, au dus la rezultate care, practic, demonstrează că avem alt trecut. Demonstrează că istoria copilăriei omenirii, învăţată la şcoală, este doar un model, care se menţine din ce în ce mai greu. Apar dovezi materiale ale unui trecut, din unele puncte de vedere, mai avansat decât prezentul nostru. Lucrurile se întâmplă ca şi cum am fi cunoscut odinioară mai multe decât cunoaştem acum, sau ca şi cum măcar anumite zone ale planetei ar fi fost mai avansate decât sunt acum. Şi pe urmă s-a întâmplat ceva, nu ştiu ce, şi totul a trebuit reluat de la zero. Unele dovezi materiale ale acestui trecut paradoxal sunt cunoscute de multă vreme, dar au fost interpretate prin prisma nivelului de cunoaştere din

momentul descoperirii lor. Iar noi le-am preluat exact aşa cum ne-au fost date.

Cred că sunt momente în care ceea ce numim adevăr apare exact prin negarea a ce considerăm într-un timp de neclintit. Şi mai cred că aceste răsturnări sunt etape fireşti şi necesare în drumul spre adevăr – aşa cum, după ce se dărâmă cofrajul, rămâne zidul din beton –, infinit mai durabil decât scândura. Comparaţia nu e foarte aviatică, dar se potriveşte. Şi încă, mai cred că acum trăim un asemenea moment de schimbare.

Au trebuit să treacă aproape două sute de ani, pentru ca aşa-numitele (aşa interpretatele!) păsări rituale, descoperite în morminte egiptene din secolele X – XII î.e.n., să se dovedească a fi, practic, machete, şi încă machete zburătoare – ale unor aparate care nu se deosebesc mult de avionul meu cu aripă delta; a fost necesar ca un constructor de avioane, al cărui ochi format, surprins de asemănarea păsărilor din lemn cu siluete de avioane moderne, să copieze o asemenea machetă care, testată în tunelul aerodinamic, a dovedit reale calităţi de zbor. A fost necesar să avem cosmonauţii noştri ca să ne întrebăm dacă gravuri în stâncă, desene rupestre din Fergana, Tassili, Nazca, statuetele Dogu din Japonia, imensele capete olmece din La Venta, nu reprezintă vrăjitori, şamani în costume de ceremonie – ci astronauţi în costume de protecţie. A fost necesar ca biologia, medicina, să ajungă până unde au ajuns – şi o grămadă de texte esoterice şi-au pierdut esoterismul, dovedindu-se simple depozitare ale unor cunoştinţe pe care le redescoperim abia acum. Apare din ce în ce mai evidentă necesitatea consultării, de către istorici, arheologi, a specialiştilor din domenii care, aparent, nu au nimic comun cu istoria, arheologia: fizicieni, medici, astronomi, biologi, electronişti, aviatori,

ciberneticieni, cosmonauţi. Nikolaus Himmelmann se plângea de scoaterea arheologiei, prin specializare excesivă, din circuitul a ceea ce numim îndeobşte cultură; în realitate arheologia devine azi, mai mult ca oricând, una din ştiinţele de contact – punte de necesară înţelegere între cei care au fost demult de tot, şi cei de acum. Punte de posibilă explicaţie între acel viitor de ieri, şi trecutul după care alergăm azi. Un text care pentru istoric înseamnă doar înşiruirea unor noţiuni disparate, fără sens, poate revela pilotului descrierea unui aparat de zbor cu performanţe nemaipomenite; un aparent ritual sângeros în care pieptul victimei e spintecat în fel şi chip, poate însemna pentru chirurg descrierea unei operaţii pe cord; imaginea de pe controversata piatră tombală de la Palenque, atât de evident reprezentând trecerea în nefiinţă a regelui – „adevăratului bărbat" – Pacal (deşi vârsta lui nu corespunde cu cea estimată pentru personajul din sarcofag; deşi înălţimea medie a mayaşilor, 1, 5 – 1, 6 m e mult depăşită de cei aproape 2 m ai omului de sub piatră; şi cu toate că mulţi istorici pretind că cel înmormântat nici măcar nu e adevăratul bărbat al oraşului Palenque, ci zeul cu mască de jad, ale cărui efigii vechi de 2 300 de ani ar fi fost cioplite de oamenii culturii Teotihuacan), cu toate astea deci, pentru mine, ca pilot, imaginea reprezintă, fără dubiu, un aviator la comenzile aparatului său de zbor. Cu toate că o grămadă de studii critice, semnate de specialişti istorici, fac praf această ipoteză paleoaeronautică, ochiul meu de aviator vede acolo… un aviator! Un coleg de profesie, desculţ şi cu fustanelă, concentrat efectiv pe aparate, şi acţionând efectiv manete; omul acela e mult prea viu pentru un mort care se prăbuşeşte în Hadesul mayas, cu copacul sfânt Ceiba pe piept. Simt *asta*, cu cei douăzeci de ani de zbor. Argumentul nu e foarte

ştiinţific, şi atunci amintesc un nume în faţa căruia arheologii se descoperă respectuos: Schlieman. Aşa cum aviatorii se descoperă când aud: Coandă.

Datarea dovezilor materiale furnizate de istorja neconformă a planetei conduce la două ipoteze şi o certitudine. Una din ipoteze ar fi: vârsta omului pe Pământ e mult mai înaintată decât se crede; au existat valuri succesive de civilizaţii, diferite prin cantitatea, calitatea, orientarea cunoştinţelor; ele au sfârşit dintr-un motiv sau altul, dar au sfârşit *total,* lăsând urme foarte puţine – materiale sau transmise pe cale iniţiatică – greu de interpretat, greu de recunoscut azi ca. ceea ce sunt de fapt. Cealaltă ipoteză are în vedere o posibilă componentă paleoastronautică aplicată acestor precivilizaţii, civilizaţii împinse înapoi cu zeci de milioane de ani faţă de estimările actuale (oficiale!) ale apariţiei primelor forme de organizare umană. Certitudinea este una singură: istoria noastră veche *(a noastră,* adică a celor care ne considerăm acum în secolul XX e.n.!), preistoria – cât cunoaştem din ea – este mult mai complexă decât cea învăţată la şcoală.

Revista UFO Nachrichten relata într-un număr mai vechi (263/1980, mai – iunie) despre descoperirea, într-o) mină din USA, la 700 m adâncime, a unei… arme, scoasă din stratul de cărbune de către minerul Joe Mankiewicz în condiţii aproape identice cu cele ale descoperirii statuetei în mina din Apuseni. Vârful ciocanului pneumatic a ricoşat într-un material dur, în lumina căştii de miner s-a văzut obiectul din metal argintiu prins în cărbune, Mankiewicz a lucrat cu perforatorul, a scos la iveală un fel de pistol mare, „în felul pistoalelor laser din filmele SF. Ex˝ perţii cărora li s-a dat spre cercetare ciudatul unicat n-au putut să precizeze nici dacă instrumentul acela e o armă, nici cum funcţionează, tot ce puteau spune era că „sunt dovezi în sprijinul afirmaţiei că «arma» nu este de

origine terestră”. Ce simplu! într-o mină din SUA, în stratul de cărbune vechi de 250 milioane ani, 2, 5 x 10 ani[8], s-a găsit o armă nonterestră. Într-o mină din Apuseni, la 300 metri adâncime, s-a găsit statuia unei femei frumoase, cu şase degete la mâini şi la picioare. Paleontologul sovietic Al. Kazanţev a dezgropat, în lacuţia, craniul unui bou moscat, găurit de glonţ acum patruzeci de milenii. Tot în SUA au fost găsite uriaşe amprente de picioare umane, însoţind perpetuu în mâlul pietrificat amprente de saurieni giganţi. Vârsta? Oricât, între 80 şi 100 milioane ani. În Africa Australă s-a descoperit o mină de hematită veche de 43.000 ani Şi mă gândesc din nou la cărţile mele de istorie – omenirea începea, în Sumer, acum 12.000 de ani; la Ierihon, acum 11.000 de ani, în Egiptul de acum, 5.000 de ani. Doctorul Javier Cabrera Darquea, medic în Tea, Perú – Perú, pământ frământat de mistere, Marcahuasi, Cerra Galan, Nazca, Tiahuanaco, pentru aviatori mai există nume de legendă legate de zăpezile Anzilor, şi de cerul Anzilor, Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry, mă rog – deci doctorul Cabrera, este în posesia unei colecţii de circa 15.000 pietre uriaşe, găsite în peşterile şi mormintele din împrejurimi, pe a căror suprafeţe sunt gravate, de jur-împrejur, cu linii fine, scene greu de crezut: hărţi ale unor locuri identificate cu Terra în era secundară; oameni vânând dinozauri, stegozauri, iguanodoni; într-o veritabilă kinogramă de imagini vedem un transplant de inimă la om; şi, din nou, Homo *sapiens cont*emporan cu marii saurieni (Paris Match, 1973). Vechimea estimată a imaginilor gravate: 40 – 50 milioane ani. Milioane. Şi mă gândesc, fără să vreau, la Jules Verne, *„Căl**ătorie spre centrul Pamântului”, imag*inea în care profesorul Lidenbrock şi nepotul său văd în umbra pădurii secundare acel uriaş om străvechi, ducându-şi dinozaurul de căpăstru. Dar asta nu e nimic, e numai

un gând. Lucrurile care se leagă şi se completează între ele sunt altele: statueta din Apuseni şi arma scoasă de sub şapte sute metri de pământ american; cubul metalic cu muchii rotunjite găsit într-un bloc de cărbune la Vocklabruck, Austria; „cuiele” din oţel inox şi gheme din sârmă de aur, scoase în cariere din Anglia şi California, din rocă formată acum 50 milioane de ani. Urme îngemănate de om şi saurian, imprimate în mâl pietrificat, şi gravurile de pe pietrele doctorului Cabrera. Aş da mult să ştiu cum s-au petrecut lucrurile în realitate. Şi dacă există o singură realitate. Cine suntem. De unde venim. De când venim, ca să ajungem unde am ajuns. Cine ne-a însoţit în drumul nostru. Unde o să ajungem, până la urmă. Mă rog, astea sunt retorisme. Ce limitează, amestecă, măreşte confuzia, este lipsa unor informaţii complete. Amestecul de informaţie falsă, în goana după senzaţional. Oricine poate spune aproape orice – despre OZN, paleoastronautică, istorie mai mult decât veche.

Lucrurile sunt foarte puţin cenzurate, n-are cine să aprecieze veridicitatea lor, au fost situaţii când informaţii palpitante, tentante, răscolitoare s-au dovedit a fi deformate, exagerate, neadevărate de la început până la sfârşit Ca să poţi spune: aşa este, e necesar ca informaţia în acest domeniu atât de nou, din ce în ce mai vast, asaltat de amatori de senzaţional, să vină din mai multe surse independente; să se completeze cu alte informaţii; să vezi cu ochii tăi, atunci când este de văzut. Să judeci limpede, fără prejudecăţi, ce e de judecat. Să primeşti noul în faţă, oricât de greu ar fi. Practic, trebuie reconstituit un puzzle în care fragmentele sunt la rândul lor înjumătăţite şi împătrite. Şi încă, gândim cu capetele noastre actuale, lucruri întâm-plate cu zeci, sute de secole în urmă. Aflăm acum – cu mii de milenii

în urmă. Academia franceză scria în 1903 pe proiectul aeroplanului Vuia: „rezolvarea problemei zborului cu aparate mai grele decât aerul este o himeră”. Nici măcar nu e de comentat. Eu zbor de 20 de ani exact pe astfel de himere.

De aceea, nu cred că strămunii din neolitic au construit imensele monumente megalitice din Asia, America, Europa. Nu-i văd, în blănuri şi morţi de foame, calculând drumuri de aştri, eclipse, echinoc-ţii, şi desprinzând din trupul planetei halci de stâncă care şi azi ar ridica probleme serioase cu prelucratul şi transportatul. Lustruind şi finisând lespezi uriaşe cu topoarele lor din piatră sau corn de cerb lopătar. Cărând blocuri de zeci de tone cale de sute de kilometri, ducându-le fix acolo unde au vrut ei să le ducă şi aşezându-le într-o ordine riguroasă, cu toleranţe de ordinul milimetrilor. Strămunii aceia, se spune, erau puţini, trăiau puţin, şi scopul existenţei lor era goana după mâncare. Se închinau la bivoli pictaţi pe ziduri de caverne, şi apoi îi făceau praf cu suliţe grosolane. Dar poate nu erau nici aşa puţini, nici aşa dezbrăcaţi, nici aşa flămânzi. Poate pe lângă suliţe şi topoare din corn de cerb lopătar, aveau scule pe care astăzi nici nu le visăm. Poate noi abia bâjbâim în domenii prin care ei se plimbau lejer. Acum 2 500 de ani, Demo-crit formula o teorie atomică. Zeno din Elea demonstra relativitatea timpului şi spaţiului, şi cum se comprimă masele la viteze mari. Chiar, cum se comprimă? şi cât de mari erau vitezele alea? Ce viteze îţi poţi imagina, când modelele din jur sunt caii, delfinii, păsările cerului? Gheparzii de la hotarele Oicumenei? Vechile scrieri indiene descriu arme asemănătoare cu armele atomice din zilele noastre; pentru cei scăpaţi de efectele lor directe, se recomanda insistent spălarea trupului, armelor, veşmintelor, în ape curgătoare. Un schelet uman

descoperit în India era de zeci de ori mai radioactiv decât valoarea normală; stronţiul nu se acumulează în oase mâncând ciuperci. Brahmanii operau cu subdiviziuni ale timpului mergând până la 0, 33 secunde. Vechile texte sanscrite pomenesc de *kashta,* egală cu a treia suta parte dintr-o… milionime de secundă. La ce foloseau aceste subdiviziuni în India de acum 2000 de ani? Unde erau doar temple, elefanţi şi căruţe cu două roţi imense, trase de boi zebu cu cocoaşă? Unde s-a scos de sub coline acel oraş formidabil, Mohenjo-Daro, cu ale sale case având patru-cinci caturi, sisteme de canalizare şi încălzire centrală? Să fie întâmplătoare identitatea vechii unităţi kash*ta cu d*urata medie de viaţă a unor particule elementare, cum ar fi mezonii şi hiperonii? Ce ştiau vechii indieni despre mezoni? Cu ce instrument îşi măsurau sutimile de milionime de secundă? Oare, brahmanii aceia, în templele lor interzise…

Philolaus (sec. V. î.e.n.) a susţinut ipoteza geocentrică; Platon acredita ideea unui univers oscilant, în care timpul îşi schimbă periodic sensul. Documente de epocă descriu oglinda miraculoasă a împăratului Tsiu-Shi, care putea vedea înăuntrul trupului omenesc. Având dimensiuni de invidiat pentru ecranul oricărui aparat Röntgen modern – 1, 7/1, 2 metri – pacientul aşezat în faţa ei îşi vedea scheletul şi organele interne. Tsiu-Shi a trăit învelit în mătăsuri galbene între 259 – 210 î.e.n., iar în 206 î.e.n. oglinda se mai găsea în palatul Hien-Yang din Shensi.

Desene, mecanisme, surse de curent şi produse de electroliză descoperite de arheologi demonstrează cunoaşterea electricităţii în urmă cu 3.000 de ani – în China, în Egipt, în Mesopotamia antică. La muzeul din Bagdad există surse chimice de curent dezgropate sub zidurile Babilonului; reactivate, modele ale acestor

surse au funcţionat perfect. Autori antici vorbesc despre lumini care ard veşnic; ele ardeau în temple, mausolee, şi veşnicia lor se măsura în secole. La Baalbeck, unul din temple era luminat de „pietre strălucitoare”. Mormintele din Valea Regilor, pe malul stâng al Nilului, au camere mortuare pictate în culori vii, strălucitoare; care au fost sursele de lumină folosite de artiştii acelor vremi? Nu există urme de fum, de funingine; culoarul mormântului lui Seti al IV-lea are 120 de metri lungime, şi trece prin 23 de camere – e greu de crezut că lumina a fost „adusă de afară”, prin intermediul oglinzilor. Cu ce au luminat artiştii din paleolitic pereţii peşterilor de la Alta-mira, Lescaux, care au servit ca fond pentru reprezentări de animale – în paleolitic nu existau nici măcar oglinzi din metal lustruit. Lampa de la Antiohia, descoperită pe vremea lui Justinian, ardea de mai bine de cinci secole. În 1485 a fost deschis sarcofagul unei tinere romane, moartă în sec. I e.n.; în sarcofag a fost găsită o „lanternă” care… ardea. Papuaşii din Noua Guinee, aborigenii australieni, indienii din Matto Grosso au globuri de piatră care pe întuneric strălucesc, dând o lumină asemănătoare cu cea a tuburilor de neon.

Acea parte din tradiţia populară românească, transmisă din generaţii în generaţii, care vorbeşte de practica „întorsului” sau „hultanului” şi care, tradusă în termeni moderni, ar însemna, simplu, teleportare.

Cred că e mai bine să ne oprim aici.

3. Înainte de Icar

În toată această istorie neconvenţională – istorie contradictorie nu prin ea însăşi, ci numai în comparaţie cu modelul încă acceptat ca fiind cel mai apropiat de realitate – apar cu insistenţă şi evoluează dezinvolt aparate de zbor care, în funcţie de raportul lor eu pământenii acelor vremi, pot fi împărţite în două: unele construite şi folosite de oamenii de atunci, altele – la fel de misterioase şi intangibile ca OZN-urile de azi. Pentru că sunt aviator şi domeniul meu mă interesează indiferent de epocă, să ne ocupăm întâi de maşinile zburătoare ale oamenilor de demult.

Oare zborul se poate realiza numai astfel, cum îl ştim noi? Aşa cum cei din vechime puteau face o mulţime de lucruri mai bine decât noi, sau ajungeaula rezultate similare folosind cu totul alte căi, surprinzătoare şi inaccesibile nouă, poate tot aşa au învăţat să zboare – fără să utilizeze motoare Rolls-Royce pentru treaba asta. Levitaţie, energie musculară, baloane cu aer cald? Sisteme pe care nici măcar nu le putem imagina? Cu ce mentalitate o fi convieţuit nivelul tehnic pe care ni-l asumăm ca fiind propriu numai civilizaţiei noastre avansate? Ce rezultat poate avea impactul dintre o civilizaţie de factură orientală, spiritualizată prin însăşi esenţa ei, şi elemente de neaşteptat progres, de inevitabilă revoluţie tehnologică, rezultate din cunoştinţele inerente obţinute şi de o asemenea civilizaţie? E ca un şarpe care îşi muşcă coada. Ne putem face o imagine,

de altfel, urmărind cronica chineză din vremea împăratului Shun (2258 – 2208 î.e.n.). La curtea acelui împărat a fost construită o maşină zburătoare; termenii imprecişi n-au putut oferi o reconstituire exactă din punct de vedere tehnic – totuşi putem afla că maşina era echipată cu aripi şi paraşute. Chiar, *cum gândeau* cei de acum patru milenii, ceea ce azi numim fuselaj? ampenaj? comenzile avionului? Alt împărat chinez, Cheng Tang, mai apropiat nouă cu cinci sute de ani, a poruncit prin 1760 î.e.n. lui Ki-Kung-Shi, să construiască un vehicul zburător. Cronica atestă construirea maşinii de către Ki-Kung-Shi, şi aflăm că maşina a zburat, dar ulterior aeronava a fost distrusă, ca să nu cadă în mâna duşmanului.

Zborul nu rămâne, traiectoriile în aer se şterg, şi urma lor poate fi descifrată numai pe pământ. Unde sunt rămăşiţele acelor aparate de zbor? oare erau aşa de „altfel", încât nu ştim să le recunoaştem în puţina zestre tehnică descifrată din ce a rămas în urma unor civilizaţii care, în vremea lor de dăinuire, păreau la fel de veşnice şi imuabile cum ni se pare, azi, viaţa noastră? *Pantha rei,* spuneau anticii, dar lucrul ăsta trebuie simţit atunci când îl spunem. Cred că exact asta am uitat azi: conţinutul cuvintelor, dincolo de formă. Nici măcar n-am uitat, corect e: nu mai avem timp să ne gândim la conţinut. îl considerăm inclus cuvântului şi spunem senini: ei n-aveau cum să zboare. Totul se mişcă. Şi vin atunci acele machete de păsări din vechiul Eghipet, categorisite de arheologi „obiecte rituale", şi în care numai ochiul specialistului a reuşit să vadă modelul funcţional al unor aparate de zbor. Vin toate acele numeroase şi copleşitoare – în exactitatea reprezentării schematice – imagini de zei instalaţi în aparate de zburat, unele prevăzute cu aripi, roţi, ajutaje de evacuare, organe de comandă, şi orice aviator neavizat, pus în faţa unei astfel de

reprezentări, poate spune: „ce aiureală, dar uite, are manşă. Are patină de aterizare, şi aşa mai departe. Uite jetul de propulsie, se vede la fel cum vedem forţajul avioanelor noastre, în decolare”. Am făcut experienţa, cu unii din colegii mei de regiment.

Vechi, anacronice, fantastice, legendele se confirmă din ce în ce mai des ca depozitare ale lucrurilor, aşa cum au fost ele. Aşa cum au curs ele în acel trecut în care s-au ţesut legendele, nu poveşti, ci realităţi încrustate în memoria ancestrală a omenirii, transmise peste timpuri care nu le puteau descifra tâlcul real, şi dezlegate abia acum, când lucrurile ne sunt – aparent – atât de la în-demână. Abia acum, când am ajuns iar acolo unde am mai fost odată. Tâlcuri descifrate se numesc Thor Hayerdal şi Kon-Tiki, toate acele situaţii când fantezia s-a sprijinit pe ştiinţă şi ştiinţa a confirmat fantasticul. Nici măcar nu era fantastic. Lucrurile erau aşa ca întotdeauna, atât doar că distanţa dintre cum *erau* ele de fapt şi cum *credeam* noi că au fost, era fantastică. Prin extrapolare, oamenii zburători, atât de des pomeniţi în legendele incaşe, să fi fost numai închipuire? Imaginile descifrate pe Poarta Soarelui, oraşul de legendă confirmă Cerra Galan, cu turnurile – case uriaşe numite „ale oamenilor zburători”, paralelipipedice, fără scări, fără uşi, accesibile numai printr-o deschidere în acoperişul clădirii, toate astea sunt numai folclor? Exotic şi tulburător, dar numai folclor? Ce raţiuni puteau avea acele „case”? Oare, nu exact aparentul lor absurd comunică ceea ce ar fi de comunicat? In aceeaşi zonă, leagăn al multor istorii bizare, unele nescrise, altele nedescifrate, istorii niciodată legate între ele – deşi totul se leagă –, sunt pistele de la Nazca, atribuite, nu ştiu de ce, extratereştrilor. Acei extratereştri, dacă au venit vreodată, au descins din rachete de explorare, care nu

aveau nevoie de piste; nu te duci să cercetezi o planetă necunoscută, cu astronave care necesită trei kilometri de teren neted pentru asolizare. De fapt, pistele de la Nazca sunt numai o parte a unui complex în care aviatorul descifrează cu uşurinţă toate elementele aeroportului modern: radiofarul îndepărtat, concretizat prin imensul candelabru din golful Pisco; luminile de apropiere, trasate pe sol cu benzi de materiale puternic contrastante; în cele din urmă, pistele propriu-zise. Aranjamentul nu corespunde exact reglementărilor aeronautice aflate azi în vigoare, dar diferenţele sunt scuzabile. Nu ştiu ce vor să fie imensele imagini zoomorfe trasate pe sol, între piste; dar nu cred că vizitatori veniţi de departe s-ar fi dirijat după maimuţe şi păianjeni săpaţi pe solul planetei străine. Acei colegi din neştiut vor fi avut mijloace automatizate, electronice sau de altă natură, pentru trasarea direcţiei şi indicarea locului de aterizare. Ce se întâmplă la Nazca e mult mai aproape de mentalitatea noastră de oameni ai acestui Pământ, decât de vizitatori veniţi dinafară. O linie dreaptă uneşte, de la nord-vest la sud-est, candelabrul din golful Pisco cu pistele de la Nazca; şi mergând în continuare, la sud-est de Nazca, între oraşul Mellendo, din sudul Perú-ului, până departe spre sud, în Chile, se poate urmări o direcţie precisă marcată de ziduri oblice din stâncă cu imagini de mari dimensiuni săpate în piatră: dreptunghiuri, săgeţi, pătrate. La Nazca se putea veni la aterizare şi invers, din sud-est spre nord-vest! Şi cele două sensuri de aterizare erau marcate diferit, pentru a evita confuziile, aşa cum radiofarurile unui aeroport, situate în capetele opuse ale pistei, bat semnale diferite, care indică sensul pistei în serviciu!

Şi pentru că suntem în Anzi, şi undeva toate lucrurile se leagă, deşi aparenţele sunt foarte greu de

pus cap la cap, nu pot uita răspunsul pilotului Guillaumet, pionier al liniilor poştale aeriene în America de Sud, dat unui coleg al său ajuns celebru şi ca scriitor, Antoine de Saint-Exupéry. Guillaumet, căzut cu avionul în munţii aceia neîmblân-ziţi, ajuns la liman după cinci zile şi cinci nopţi de mers pe jos în ariditatea verticală, ostilă, îngheţată, aude exclamaţia admirativă a camaradului său venit să-l vadă în spital: „Ai luptat ca un animal!” „Niciun animal n-ar fi făcut ce am făcut eu”, a răspuns Guillaumet.

Este greu să descifrezi logica unor civilizaţii terestre anterioare, chiar dacă există numitorul comun al aceleiaşi planete; cum să pătrundem logica unor semeni veniţi absolut dinafară? Poate suntem înconjuraţi, ne împiedicăm literalmente de urme, semne, mesaje lăsate de cei veniţi de departe – atât doar că nu ştim să le recunoaştem. Poate – spun unii – noi înşine suntem un asemenea mesaj. Şi atunci când am pus mâna, în sfârşit, pe o urmă tulburătoare, nu ştim să o interpetăm cum trebuie, pentru că nu putem deosebi partea de întreg.

În secolul III î.e.n., poetul clasic chinez Qu Yuan povestea despre zboruri la mare altitudine, deasupra pustiului Gobi şi munţilor Kun-Lun, într-un car de jad. Impresionante sunt detaliile privitoare la pilotarea aeronavei în funcţie de vânt – orice aviator recunoaşte triunghiul vitezelor, ABC-ul navigaţiei aeriene, pe care lectorii se străduiau să ni-l bage în cap in Şcoala militară de aviaţie! Se pare că geniul poporului chinez nu s-a oprit la premiere ca hârtia, mătasea, praful de puşcă, acul magnetic. Aparatul Röntgen. În secolul IV, de data asta al erei noastre, Ko-Hung descria un vehicul aerian pus în mişcare de aripi batante, sau poate rotoare instalate pe un elicopter primitiv, în comparaţie cu aeronava de jad a lui Kun-Lun, aparatul era absolut primitiv – oare aici, între sec. III î.e.n. şi

sec. IV e.n. se situează acel inexplicabil moment de uitare? – şi astfel vehiculul lui Ko-Hung apare ca o amintire a unor vremuri de demult? Relatarea oglindeşte suficient de limpede simplismul maşinii, şi al materialelor din care era făcută: „unii au făcut un car zburător din lemnul arborelui jujuba, şi au folosit curele din piele de bou, legate de paletele rotitoare, care puneau în mişcare maşina”:

Cred că lingviştii Academiei internaţionale pentru studiul limbii sanscrite de la Mysore – India, au dobândit serioase cunoştinţe de aviaţie traducând vechi texte indiene. Poemele clasice Mahabharata şi Ramayana vorbesc curent despre *vimaane* – aeronave circulare, cu două punţi suprapuse, cu hublouri şi dom central. Parcă am mai auzit de asemenea maşini zburătoare, şi din nou se leagă lucruri de nelegat – OZN-ul clasic este exact o aeronavă discoidală cu dom central. *Vimaanele* scoteau un sunet melodios în zbor, şi se deplasau „cu viteza vântului”; ele erau pilotate de eroi ai mitologiei hinduse, dar felul în care Ramayana tratează problema mă cutremură, pentru că recunosc, în procesul de selectare şi instruire al piloţilor de

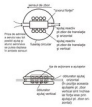


Fig.1 – Posibilă schemă de amenajare a instalaţiei de „forţă” de pe o vimaana *vimaane,* întreg algoritmul metodic la care eram supuşi, colegii mei şi cu mine, atunci când făceam trecerea pe un nou tip de avion. Şi părţi din Ramayana devin, simplu, instrucţiuni de selecţionare a personalului navigant, şi manuale metodice de tehnica pilotajului, perfect valabile acum – ca şi atunci. Astfel, cel care pilota o *vimaana* trebuia să fie bine antrenat, altfel era „oprit de la zbor”. *Vimaana* executa, cu graţie şi uşurinţă, atât manevre,

pe care azi le execută elicopterele, sau numai două tipuri de avioane aflate în exploatare curentă, celebrul BAe (Hawker-Sid-deley) [1]Harrier şi omologul său sovietic, IAK 36, adică decolare-aterizare verticală, zbor la punct fix, zbor de translaţie – cât şi zborul orizontal „cu viteza vântului”, caracteristic aeronavelor militare. Noţiunea de „viteza vântului”, în acest context exact şi sofisticat, ar putea fi mai mult decât o figură de stil, indicând viteza de deplasare a perturbaţilor prin aer – viteza sunetului. După aterizare, *vhnaanele* erau adăpostite în „vimaana griha” – hangar, şi alimentate, după unii, cu un lichid alb-gălbui, după alţii, cu mercur, folosind ca forţă motrice „viforul” dezlănţuit prin descompunerea carburantului. Nimic nou sub soare, specialiştii de la NASA mai au puţin şi pun la punct motorul ionic cu… mercur (motorul rachetă electric foloseşte ca sursă de ioni un generator de vapori de cesiu sau thoriu, vaporizarea mercurului implică încă mari dificultăţi şi greutăţi prohibitive în spaţiu – *n.ed.). Poem*ul antic indo-tibetan „Samarāṅgaṇasutradhava” explică astfel modul de propulsie al unor maşini zburătoare: „corpul maşinii… trebuie să fie şi puternic şi uşor, asemănător cu o pasăre în zbor. Înăuntru se aşază o instalaţie cu mercur şi o instalaţie de fier, pentru încălzire. Prin mijlocirea puterii care se ascunde în mercur şi care pune în mişcare un vifor, omul aflat în acest car străbate mari depărtări în zbor. Datorită mercurului, carul capătă o mişcare ca a trăsnetului”. Cu totul altceva decât curelele din piele de bou, care mişcau

---

1 Prototipul avionului Harrier a zburat în 1966, sub denumirea Kestrel-P-1197, produs do firma Hawker-Siddeley. In 1977, prin fuzionarea mai multor firme britanice (British Aircraft Corporation, Hawker Siddeley Dynamics, Hawker Siddeley Aviation, Scottish Aviation) s-a creat firma British Aerospace (B. Ae.).

palete din lemn de jujuba! În plus, se pare că acest motor nu avea nevoie de aer pentru funcţionare, putând fi folosit la deplasări dincolo de limitele atmosferei terestre. „Rig-Veda” ne oferă însă descrierea unei aeronave ce pare înzestrată cu motor aeroreactor, adică un motor reactiv care necesită pentru funcţionare aerul atmosferic: „La mijlocul navei, o ladă grea, metalică, este izvorul forţei. De la această ladă, forţa trece în două ţevi mari, aşezate în faţa şi în spatele navei. Afară de ele, forţa mai trece prin opt ţevi îndreptate în jos, iar tijele de sus stăteau închise. Vârtejul se năpustea cu putere şi se izbea de pământ, săltând astfel nava în sus. Când nava se înălţa destul, ţevile îndreptate în jos erau închise pe jumătate, pentru ca nava să poată atârna în văzduh fără să cadă. Atunci partea cea mai mare a vârtejului era călăuzită în ţeava din spate, spre a putea ţâşni afară forţa eliberată ce avea să împingă astfel nava înainte”.

Aceste două texte merită multă atenţie; este limpede că ele descriu aeronave avansate în sensul actual al noţiunii, creaţii în prima linie a tehnologiei terestre. Amintesc doar avionul cu decolare-aterizare verticală Mirage III-V-02, conceput de specialiştii firmei Dassault ca având opt motoare dispuse vertical, pentru decolare-aterizare verticală, şi un motor orizontal, pentru realizarea zborului obişnuit. Puţin confuz şi lăsând deci posibilităţi de interpretare, este aliniatul cu ţevile care pleacă de la izvorul „forţei”, în faţa şi în spatele navei. Acestea pot fi asimilate fie cu un ajutaj de evacuare anterior şi unul posterior, aeronava puţind fi deplasată pe aceeaşi direcţie în două sensuri, fie una din ţevi constituia difuzorul prin care aerul era adus la motorul reactiv – izvorul forţei – şi cealaltă constituia efuzorul, prin care fluidul de lucru este propulsat în atmosferă. Practic, schema de

funcţionare a oricărui avion militar din zilele noastre, cu priza de aer frontală şi motorul plasat central: seria MiG-urilor, de la 15 la 21; Vaught A-7 Gorsair; BAe-Lightningul

Fig. 2 – Schema de organizare a instalaţiei de forţă de pe un avion Mirage III-V-02, cu decolare-aterizare verticale, al firmei Dassault

britanic contemporan, nu cel american, din războiul al doilea mondial; F-84, F-86, F-100, F-16 – toate sunt construite după această schemă.

Înlocuind în textul vedic termenii comuni, care încercau să explice în limbaj curent o problemă de strictă profesie, cu termeni de specialitate, obţinem un text succint, care explică foarte limpede pilotului schema constructivă, principiul de funcţionare şi modul concret de folosire al acelei aeronave antice: motorul navei este plasat central; de la motor pleacă un efuzor anterior şi unul posterior; de asemenea, mai există opt ajutaje reactive plasate vertical. La decolare se acţionează manetele ajutajelor verticale; fluidul de lucru loveşte solul şi ridică aeronava. Ajungând la înălţimea de siguranţă, se trece la zbor orizontal prin închiderea parţială a ajutajelor verticale şi deschiderea efuzorului posterior; ieşind prin acesta, jetul de gaze împinge aeronava înainte. Simplu şi la obiect. Amintesc doar că acum, din 1985, dispunem de numai 2 aeronave operaţionale care funcţionează pe acest principiu simplu: Hawker-Harrier şi JAK-36. Mai amintesc că marea problemă a acestui tip de avion – cu decolare-aterizare verticală – este stabilitatea în zborul vertical şi de translaţie; şi pentru că aceste manevre delicate să poată fi executate în siguranţă, este necesar ca raportul tracţiune/ greutate la acest

gen de aeronave să fie de minim 1, 2. *Vimaanele* erau folosite în mai multe feluri: pentru transport, vânătoare, război. Amănunte primim de la Maharishi Bharadvai, unul din învăţaţii acelor vremuri: „un aparat care se mişcă prin propria sa forţă internă, fie pe pământ, pe apă sau în aer, se numeşte *vimaana*; care se poate mişca pe cer dintr-un loc în altul, de la ţară la ţară; de la o lume la alta; un astfel de aparat e numit *vimaana* de preoţii ştiinţelor". Ce vrea să însemne: de la o lume la alta?

Acei „preoţi ai ştiinţelor" – piloţii din vechime – deţineau „secrete" a căror cunoaştere şi aplicare ne-ar face fericiţi astăzi:

„— secretul construirii aparatelor de zbor, care nu pot fi rupte, nu pot fi frânte, nu pot fi distruse prin foc, nu pot fi nimicite;

* secretul opririi aparatelor de zbor duşmane;

* secretul de a face invizibile aparatele de zbor;

* secretul de a auzi zgomotele lor, şi tot ce se vorbeşte în aparatele de zbor;

* secretul de a cunoaşte imagini din interiorul aparatului de zbor;

— secretul stabilirii direcţiei aparatelor de zbor;

— secretul de a face să îşi piardă cunoştinţa cei ce se găsesc în aparatele de zbor inamice, şi de a distruge aparate inamice" (cf. M. Bharadvai).

Deci, acele nave erau relativ indestructibile; puteau fi făcute invizibile (?); exista legătură, între ele şi cu solul, prin sisteme similare cu radioul şi televiziunea zilelor noastre; exista un sistem de navigaţie etc. Trec în revistă aceste „secrete", care arată că istoria planetei –, oricare ar fi fost ea – cu suliţe, bâte, arcuri, sau cu *vimaane* formidabile –, n-a fost în niciun caz potolită – şi din nou, nu pot să nu leg între ele câteva lucruri, aparent despărţite prin timp, spaţiu,

psihologie, apartenenţă la o civilizaţie sau alta. Lăsăm la o parte că *vimaanele* nu puteau fi rupte, frânte, distruse prin foc, nimicite, şi că doar în ultimii cinci ani, să zicem, sute de aeronave contemporane au fost exact rupte, frânte, distruse prin foc, nimicite; lăsăm la o parte că germanii construiseră la începutul războiului al doilea mondial staţii de ascultare primitive, elementare, care acum ne fac să ne tăvălim de ris, dar care atunci reuşeau să anunţe cu câteva minute mai devreme – minute esenţiale – apropierea formaţiilor de bombardiere inamice; lăsăm la o parte şi faptul că noi, tot de la începutul războiului al doilea mondial, am reuşit chiar să dezlegăm „secretul" de a vedea aparatele de zbor prin intermediul radarului, secret nepomenit de Maharishi Bharadvai (posibil însă sugerat discret prin „secretul de a face invizibile aparatele de zbor" – acum se fac încercări de creare a unui avion „invizibil" pentru staţiile de radiolocaţie), dar ce mă face să spun că din nou se leagă ce nu ar fi de legat, este acel cumplit „secret" al opririi navelor duşmane aflate în zbor. La 13 aprilie 1970, orele 21 şi 41 de minute, John-Jack Swigert, pilotul modulului lunar al expediţiei Apollo 13, raporta bazei de la Houston: „Sunt pe emisie acum –, nu mai am niciun fel de curent. Hei! s-a isprăvit. Ei, ei au ucis elementul de combustie. E mort"[2]. În contextul convorbirilor anterioare, şi celor care au urmat, părea limpede că atât baza Houston, cât şi Swigert, ştiau foarte bine despre care „ei" este vorba. Acei „ei", care ar fi provocat explozia ce a produs distrugerea elementului de combustie din modulul de serviciu. Acei „ei" care cunoşteau şi aplicau, din raţiuni care ne scapă, „secretul opririi *vimaanelor* duşmane".

În limba sanscrită există termenul „vimaana vyda",

2 Constantin C. Gheorghiu, „Zborul spre infinit", p. 153, citind „Ştiinţa şi tehnica în S.U.A.", nr. 6/1970.

tradus prin: ştiinţa construirii şi mânuirii aeronavelor. Nu sunt cuvinte fără acoperire, alte texte traduse de către Academia din Mysore descriu amănunţit cele 30 de părţi componente ale aparatelor de zbor. Există şi un „digest" de fiziologie aeronautică, în care se prevăd elemente referitoare la hrana şi echipamentul piloţilor. Tehnologia producerii de *vimaane* e luată de la zero, sunt specificate 16 feluri de metale folosite la construcţia aparatelor de zbor; din acestea numai 3 au putut fi identificate de noi. Alt text sanscrit, perfect asimilabil unui manual combinat de exploatare în zbor şi metodică a tehnicii de pilotaj şi navigaţie aeriană, este acea cronică „manusa", adică întemeiată numai pe fapte reale, intitulată „Samara Sūtradhāra". În peste două sute de paragrafe, textul sanscrit analizează competent probleme ale construcţiei aeronavelor, elemente de tehnică de pilotaj – decolarea şi aterizarea în diferite configuraţii, aterizarea forţată, zboruri pe traiecte de mii de kilometri, probleme legate de ciocnirea vimaanelor cu păsările. Înseamnă că erau totuşi aeronave asemănătoare cu ale noastre, ca parametri, construcţie, mod de funcţionare – dacă se temeau de păsări. Înseamnă că erau vulnerabili, şi asta mi-i apropie. Eu am luat păsări în zbor, de două ori, şi ştiu ce înseamnă asta; a doua oară era să mi se oprească motorul, prima dată am scăpat cu fuselajul turtit în dreptul inelului din bot, eram cu un MiG-15. Şi am văzut, la alţi colegi ai mei, avioane şifonate urât de tot de păsări, şi am văzut un MiG-21 aterizând cu motorul oprit de păsările aspirate prin difuzor după trecerea radio-farului apropiat. Nici noi n-am reuşit să rezolvăm această problemă, şi în fiecare an pierdem, sau sunt avariate avioane, în urma impactului cu păsările. Pentru că la o mie de kilometri pe oră, ciocnirea cu un ghem de pene naşte totuşi forţe de

ordinul miilor de kilograme. Şi mi se par dintr-odată apropiaţi acei aviatori, care îşi temeau *vimaanele* de păsări. Şi mi-i apropie faptul că erau fericiţi când zburau, toate astea fac din piloţii din vechime un fel de colegi de demult, îi apropie *structural:* „Fremătând de bucurie, Arjuna sări în carul său ceresc, ce se avântă numaidecât în cer". Cred că nu suntem totuşi foarte deosebiţi: şi noi redevenim noi înşine doar în cabinele aparatelor noastre. Se pare, deci, că cerul zilelor de atunci era străbătut de aparate zburătoare construite şi pilotate de oamenii Pământului acelor vremuri; se pare că modelul istoric convenţional nu cunoaşte, sau ocoleşte momente în care istoria planetei n-a curs atât de uniform, de liniar, de la răzuitoarea din paleolitic, la naveta spaţială de astăzi.

În secolul XIII, Roger Bacon scria: „maşini de zburat ca acestea există de multă vreme, şi se mai construiesc chiar şi în zilele noastre" (cf. Bergier et Pauyels – *n.a.).*

Se pare că am mai zburat odată, de mult.

4. OZN în istorie

Am făcut, în capitolele anterioare, un larg viraj peste istoria neconvenţională a planetei; viraj necesar pentru stabilirea unui sistem comun în încercarea de a explica, măcar până la un punct, fenomenul OZN. Istoria Pământului, mult mai veche decât credem de regulă, a cunoscut urcuşuri şi coborâşuri abrupte, seisme care se cer reconsiderate, datate şi explicate – dacă e vreo explicaţie; ridicări nebănuite şi prăbuşiri până dincolo de zero, şi nici măcar momentul zero nu este marcat cu precizie: întotdeauna se demonstrează că a existat ceva, înainte de primul pitecantrop. Este limpede că, măcar în anumite domenii, şi mai ales în privinţa aparatelor de zburat, cunoştinţele celor *dinainte* au depăşit cunoştinţele noastre. În plus, şi ce a mai ajuns până la noi, istoria veche – „de dinaintea istoriei" – constituie o deschidere spre alte lumi; se pare că am avut odată, de mult, contacte mai strânse sau mai sporadice cu vizitatori veniţi din neştiut. Un neştiut care nu înseamnă neapărat alte galaxii, sisteme planetare, alte planete, asta e tulburător – acel tărâm încă nedovedit poate fi inclusiv o civilizaţie paralelă terestră de care ne desparte un decalaj în timp –, fie doar o secundă, sau un decalaj spaţial nesesizat de noi în spaţiul tridimensional, sau o altă dimensiune încă de neimaginat, o civilizaţie străină existentă în, printre noi şi neputând fi evidenţiată de simţurile noastre imperfecte, incomplete, poate lumi întregi de care ne despart nu ignoranţa, ci pereţi subţiri de neştiinţă, încă de nestrăbătut, nici măcar bănuiţi. Aşa cum nu putem asculta o emisiune radio

fără receptorul adecvat, care transformă un nedetectabil câmp energetic în Beatles, Angela Similea, Abba; aşa cum pretutindeni, în jurul planetei, între noi, spaţiul sesizabil este plin până la saturaţie cu muzică, imagini, gânduri; în aceeaşi fracţiune de clipă, un singur decimetru cub de văzduh limpede, transparent, conţine zeci de emisiuni radiofonice, TV, câmpuri de radiolocaţie, mesaje, radiaţii – care nici nu există pentru noi, deoarece nu avem instrumentul necesar pentru a le materializa – radioul, televizorul, detectorul de câmp –, dar care *există* – la fel, cine poate şti ce ne scapă, pe lângă ce trecem fără să ştim – pentru că nu avem încă puterea de a desprinde din „neştiut”?! Cine poate şti *ce nu ştim,* pentru că nu avem cunoştinţele necesare, care să-i aducă pe ipoteticii, dar atât de posibilii noştri vecini, într-un sistem comun de coordonate. În spaţiul nostru sesizabil. Nu avem sculele necesare, cunoştinţe suficiente, de multe ori nu avem nici măcar disponibilitatea elementară pentru a gândi că ar mai putea fi totuşi, ceva-nu-ştiu-ce, pe undeva-nu-ştiu-unde… E aproape ca la anchetarea unui accident de aviaţie, când ai de căutat în mormanul de metal calcinat, lovind solul cu peste 1.000 kilometri pe oră, nu piesa defectă – poate nici nu există o piesă defe*ctă* –, ci doar poziţia ei de moment, necorespunzătoare cu regimul dat, ceea ce a provocat, astfel, accidentul.

Irepetabilă situaţie de *funcţionare,* şi acea piesă oare nici măcar n-a fost defectă, oricum s-a deformat, s-a pulverizat în explozia violentă provocată de impactul cu solul, s-a topit în flăcările iscate de kerosenul aprins. O grămadă de lucruri sunt greu de făcut, dar măcar se poate încerca…

În acea istorie veche, dar care totuşi este a noastră până în străfunduri, pe lângă *vimaanele* din peste 50 de ansamble mari fabricate din 16 metale diferite şi

propulsate prin forţa sălăşuind în mercur – găsim şi apariţii de neexplicat pe cerul zilelor de demult. Sau poate, ceea ce pentru vechile civilizaţii din sudul, din sud-estul Asiei constituia, simplu, o *vimaană,* pentru ceilalţi era un veritabil OZN? Poate e semnificativ că vechile texte indiene nu se plâng de apariţii cereşti de neexplicat – ca scrieri similare europene sau sud-americane? Chiar, aeronavele de pe cerul Indiei antice nu-i surprind foarte tare pe martori, ca nişte lucruri necunoscute; există o terminologie specială care le desemnează, au un nume, li se cunosc calităţile, sunt pilotate de zei sau doar eroi care nu o dată s-au arătat mulţimii. Textele similare din aria civilizaţiilor antice mediteraneene sunt confuze, recurg la comparaţii, raportări la universul cunoscut, pentru a defini lucruri absolut inedite. Mă rog, posibil e că aeronave stranii au însoţit omenirea noastră – cea ştiută şi unanim acceptată – lăsând urme fie pe zidurile peşterilor locuite de omul paleolitic, fie în lucrările învăţaţilor acelor vremuri, fie în poveşti, basme, legende, adevărate depozite de memorie ancestrală. Astfel, unul din basmele populaţiei ainu, din insula Hokkaido – ainuşii, popor de legendă cu origine încă neelucidată, cu trăsături europene şi piele albă între japonezii cu ochi oblici şi piele galbenă – basmul „Fata din Lună”, povesteşte despre o fecioară care cobora din astrul nopţii descinzând pe Pământ, evident dintr-un „car de fier”, iar oamenii din preajmă erau ca amorţiţi, nu puteau să mişte, să meargă, să vorbească, şi îmi amintesc de acei martori ai aterizărilor OZN care sunt paralizaţi de o forţă bizară, sau de intruşii care, nimeriţi lângă focurile în jurul cărora o misterioasă populaţie din Sierra Nevada – California – îşi celebrează ceremoniile tainice, sunt „ţintuiţi” de nişte „vibraţii” şi împiedicaţi să se apropie. Basme româneşti îşi deplasează dezinvolt acţiunea „pe

celălalt tărâm”, unde se poate ajunge cu vehicule al căror corespondent este greu de găsit, gen „buşteanul ielelor”, sau cai năzdrăvani, care înainte de călătoria cea mare fac… „zboruri de probă”. Legenda originii eschimoşilor explică stabilirea lor într-o zonă atât de improprie vieţii nu ca pe un act benevol, ci ca urmare a transportării lor dincolo de cercul polar, din inima Asiei, cu nişte „păsări mari de fier”, acum o sută de secole. „Biblia” este o adevărată depozitară de relatări naive a unor evenimente care erau deja amintire incertă acum 2000 de ani… amintiri ale unor oameni care nici măcar nu mai ştiau ce ţin minte – inclusiv zboruri, globuri de foc, stâlpi mişcători de ceaţă. De mult, şi cu o continuitate remarcabilă care ajunge până în zilele noastre, OZN-urile ne-au însoţit civilizaţia în două feluri: unele păstrându-şi aceeaşi formă şi acelaşi mod de manifestare prin vreme, altele care s-au modificat necontenit, au devansat continuu tehnologia noastră convenţională – cu un decalaj imens la început, şi mai redus spre zilele noastre. Pentru că, dacă şi în gravurile rupestre din Fergana, Tassili, Tibet găsim încrustate aceleaşi aeronave discoidale descrise mai târziu de Aristotel, Pliniu cel Bătrân şi Titus Liviu ca „scuturi rotunde de foc traversând cerul”, colegii mei din al doilea război mondial, piloţii de luptă, şi mai târziu, bussinesmanul Kenneth Arnold, au văzut tot discuri zburătoare, de o remarcabilă asemănare cu cele gravate acum 6 – 7 – 8 milenii pe ziduri de peşteri.

Bizară însă este însoţirea noastră prin vreme de aparate zburătoare care, la început greoaie în viteză, manevră, şi evident având nevoie de o atmosferă pentru propulsie şi sustentaţie, au ajuns astăzi să devanseze, trecând prin diferite faze, cele mai moderne dintre aparatele de zbor, inclusiv cosmice, create de civilizaţia noastră. Am asistat, practic, de-a

lungul istoriei noastre, la apariţia şi dezvoltarea unei aviaţii, apoi a unei cosmonautici, care îşi proiectează şi construieşte maşinile de zburat pe baza unor principii de multe ori nici măcar bănuite. Bănuim doar că „e altceva". Astfel, vechi texte irlandeze *(Konungs Skuggsa)* de la sfârşitul mileniului 1 al erei noastre, povestesc despre „nave-demoni", care traversau cerul insulei verzi. Ancora uneia din aceste nave s-a agăţat de arcada bisericii Sf. Kinarus, din Cloera. Oamenii ieşiţi din biserică au văzut cum din „nava" aeriană astfel oprită, a ieşit o fiinţă, coborând pe funia ancorei, pentru a o desprinde; făcea mişcări asemănătoare cu un om înotând. Enoriaşii au încercat să captureze „aeronautul", dar episcopul nu i-a lăsat; acel OZN-ist din vechime a urcat înapoi la navă, echipajul a tăiat frânghia, şi nava s-a înălţat până a dispărut din vedere. Nava aceea, cu echipaj la bord, spune cronica, semăna cu o corabie – atât doar, că zbura.

În 1897, un distins cultivator din Kansas, Alexander Hamilton, a observat o navă aeriană, coborând în amurg deasupra fermei sale. Aeronava avea forma unui trabuc, o lungime de circa 300 de picioare, o cabină din material transparent alternând cu înguste benzi opace – structura de rezistenţă – suspendată în partea inferioară. Toate părţile netransparente ale navei aveau culoarea roşie – se pare, culoarea preferată de constructorii şi piloţii OZN-urilor –, iar prin transparenţa cabinei, omul din Kansas a văzut şase fiinţe ciudate, care „bolboroseau ceva de neînţeles". Hamilton nu explică limpede în ce consta ciudăţenia acelor fiinţe – trei bărbaţi, o femeie, doi copii – dar faptul că e capabil să facă deosebiri de vârstă şi sex, demonstrează că existau suficiente asemănări cu noi – cei de *aici.* Se pare totuşi că acele fiinţe nu arătau grozav – distinsul cultivator „se roagă

de Dumnezeu” să îl ferească pe viitor de asemenea întâlniri, şi îi numeşte pe cei şase din cabină „cele mai îngrozitoare creaturi pe care le-am văzut vreodată”. Nava roşie mai avea un far foarte puternic şi „o roată mare de turbină, care se rotea deasupra navei, înălţând-o”. Un rotor de elicopter, am zice noi; şi toată nava apare atunci ca un dirijabil având elice portantă, un fel de zeppelin care diz-locuia un volum de aer având greutatea navei echipate, combinat cu un rotor portant. Un aparat de zbor „de trecere”, de la concepţia „mai uşor” la „mai greu” decât aerul; în acea perioadă, problema era arzătoare la ordinea zilei printre zburătorii epocii de pionierat în cucerirea văzduhului – vreau să spun, zburătorii *noştri* şi pionieratul *nostru,* cu tot ceea ce presupune noţiunea în acest context – nu ambiguu, ci dualist, în care nu mai suntem singuri, în care totdeauna, lângă noi, stau cei din neştiut. Cu aceleaşi probleme ca ale noastre – locomoţie aeriană – rezolvate însă în felul *lor,* însoţindu-ne în tot ce facem, interferându-se uneori – poate nici măcar intenţionat – vrându-ne binele, răul, poate niciuna, nici alta, cum văd ei, şi cum deosebesc binele de rău?! Dualism în care *noi* înseamnă tot ceea ce credem că suntem – civilizaţia noastră urnită acum 12.000 de ani la Sumer – şi *ceilalţi* înseamnă, simplu, neştiutul. Orice. Ceva care nu poate fi nici măcar imaginat. Deci, de la corabia-demon, trecând prin dirijabile – elicoptere, prin OZN-urile în formă de trabuc, cilindrice, a căror observare culmina prin anii ’60, şi până la ultimele modele – sferice, ovale –, evoluând la fel de nestingherite în Cosmos ca şi în atmosfera terestră, OZN-urile „în evoluţie” au însoţit istoria noastră, în paralel cu OZN-urile discoidale, rămase neschimbate din paleolitic până acum; o supercivilizaţie dinafară urmărind o civilizaţie terestră paralelă? Iar noi doar un simplu sistem de referinţă?

N-are rost să începem cu semnele de întrebare. N-am termina, poate, niciodată.

În ultimele decenii, decalajul dintre noi şi posibilii creatori ai acelor OZN-uri în continuă evoluţie a scăzut – cel puţin în domeniul materialelor speciale din care sunt confecţionate aparatele de zbor. Suntem capabili să recunoaştem, măcar parţial, acele materiale. În 1952, un avion de vânătoare F-102 din USAF a smuls, cu o rafală de mitralieră, dintr-un OZN ce zbura deasupra Washingtonului, un fragment; analizat în laborator, materialul s-a dovedit a fi ortosilicat de magneziu. De asemenea, în structura fragmentului de OZN erau încastrate câteva mii de sfere minuscule, cu diametrul de 15 microni. În 1961, inginerul canadian Wilbert Smith declara că grupul de cercetări UFO din ţara sa dispune de o masă metalică de circa 1, 5 t, „un obiect despre care se poate spune doar ceea ce nu este, probabil o parte dintr-un mare dispozitiv care a intrat în sistemul nostru solar nu se ştie când, dar care a cutreierat mult prin spaţiu” – dovadă marele număr de micrometeoriţi încastraţi pe suprafaţa sa. (Cosmonautul Dorin Prunariu spunea că hublourile superioare şi laterale ale staţiei SALIUT erau efectiv opacizate de micrometeoriţii care le loviseră.) Acest obiect, despre care ştim doar cam ce nu ar putea fi, e confecţionat dintr-un metal foarte ciudat. Acum 27 de ani, la Ubatuba, în Brazilia, exploda un OZN; fragmente ale acestuia, adunate şi trimise la laborator, erau confecţionate din magneziu chimic pur – material pe care staţiile noastre pilot l-au obţinut abia prin 1968. OZN-ul aterizat în 1968 în suburbia madrilenă San Jose de Valderas (aterizare anunţată, aeronava avea semnul UMMO pe partea inferioară a corpului circular) a lăsat câteva tuburi de nichel pur, de 7 inchi lungime. Aceste tuburi conţineau un lichid străverziu, foarte volatil în aerul

atmosferic, şi câte două benzi verzui din fluorură de polivinil, având semnul UMMO gravat pe unul din colţuri. Fluorură de polivinil, material practic indestructibil, se realiza acum 15 ani la o singură uzină-pilot din lume, în cantităţi relativ mici, fiind folosită la fabricarea… ogivelor de protecţie ale sateliţilor instalaţi pe racheta purtătoare.

Dar oricum, chiar dacă începem să cunoaştem materialele din care sunt confecţionate OZN-urile, principiile fizice puse la baza proiectării şi realizării lor continuă să nu fie necunoscute; asupra felului în care sunt pilotate, emitem doar ipoteze; şi performanţele realizate de ciudatele maşini sunt la fel de neatins – azi, ca şi acum 1.000 de ani, la Cloera. Cred însă că ceea ce le face – dincolo de strictul profesional – mai apropiate şi mai accesibile, este vulnerabilitatea lor. Faptul că există OZN-uri care se prăbuşesc. Faptul că există probabile defecţiuni tehnice, şi posibile erori de pilotaj, şi una din consecinţele acestor situaţii, speciale este prăbuşirea aparatului şi moartea echipajului. Faptul că sunt vulnerabile ni le apropie; înseamnă, înainte de orice, că cei care le construiesc şi le pilotează n-au ajuns la o inaccesibilă desăvârşire; că mai sunt, într-un fel de care nu-mi dau bine seama, abordabili. Probabil, entităţi diferite reacţionează similar într-o situaţie atât de particulară. Şi astfel se creează, simplu, o comuniune profesională cu piloţii de la comenzile acelor maşini zburătoare neidentificate. Aşa cum sunt prieten cu piloţi sovietici, americani, bulgari şi englezi, numai pentru că zburăm şi ştim ce înseamnă asta; şi ceea ce ne apropie, dincolo de cuvinte şi de restul, e mult mai important decât ceea ce ne desparte. Nu ştiu foarte bine cum aş reacţiona la o întâlnire cu colegii mei din neştiut; şi nu vreau să spun că, deoarece suntem piloţi, ne-am prăbuşi în

braţe unul altuia; dar am avea măcar un punct comun, zborul, şi asta încă e foarte mult. Mi-ar place să ştiu că şi *ei* gândesc, măcar în parte, la fel.

… Se pare că dispunem astfel (se pare, din *păcate, că d*ispunem astfel) de suficiente probe materiale ale existenţei OZN-urilor – amintesc încă aeronava stranie căzută în 1947 în sudul Statelor Unite, cu pilot la bord, sau OZN-ul prăbuşit în 1952 în arhipelagul Spitzbergen –, dar tot materialul acumulat, numeroasele observaţii vizuale, radar, OZN-uri zburând, fragmente cercetate în laborator, piloţii din neştiut găsiţi fără viaţă în cabinele aeronavelor prăbuşite, mai mult sau mai puţin şifonate în urma impactului cu suprafaţa Pământului, nimic nu poate răspunde întrebării fireşti: ce sunt, de fapt, OZN-urile?

5. Ce ar putea fi şi ce n-ar putea fi OZN-urile

Mă întorc la singurul OZN pe care l-am văzut, pentru că tot ce am citit, auzit, văzut în filme, fotografii, la TV, nu face cât acele secunde în care un corp oval a traversat orizontal, schimbându-şi sub ochii mei culoarea, de la albul strălucitor al flăcării de magneziu la roşu-portocaliu, dispărând apoi în crengile salcâmilor dintre blocuri. Bazat pe această experienţă personală la care oricum cred că o să mai revin, pot afirma că OZN-urile nu sunt, de exemplu, planeta Venus – pentru că Venus nu zboară orizontal, paralel cu coamele acoperişurilor, nu apare pe ecranele radar ale staţiilor de dirijare de la aerodromul meu, parcurgând spaţiul de la nord la sud cu 6.000 kilometri pe oră, şi la numai câteva zeci de kilometri de Pământ. Venus nu e ovală, şi dacă totuşi ar fi, axa mare ar măsura mai mult de 3-400 de metri, şi axa mică ar avea mai mult de 150 de metri, şi cu toate că odată, de mult, planeta Venus a „fumegat”, de atunci, au trecut 10 milenii, şi nu cred că am avut şansa să văd, în acelaşi timp, şi pe Venus la 100 de kilometri de mine (distanţă minimă, spun astronomii, 40 ml. km) şi cu coadă, ca o cometă.

OZN-urile nu sunt nici stoluri de gâşte, pentru că gâştele nu zboară la 80 kilometri înălţime, cu 6.000 kilometri pe oră; poate OZN-ul meu să fi fost însă un fel de ou de gâscă, pentru că ouăle de gâscă sunt, într-adevăr, ovale?!

Între aceste extreme, fie o planetă pitică, fie un ou

de gâscă uriaş, s-au mai propus o grămadă de variante. De cele mai multe ori, cei care neagă fenomenul OZN au grijă să analizeze doar cazurile care le convin; cele în care obiectul neidentificat de observator a putut fi, la o cercetare mai atentă, un elicopter, un balon meteo, un fulger globular sau chiar planeta Venus, cea atât de des invocată. Nu se acceptă nici măcar ideea de inexplicabil – orice nimereşte în sfera noastră de observaţie, trebuie să aibă o explicaţie cuminte. O explicaţie conformă cu ceea ce ştim în momentul respectiv. Mai ţineţi minte Academia Franceză şi meteoriţii? Academia Franceză şi fonograful? Academia Franceză şi aeroplanul Vuia?

Cred că o planetă care s-a dezvăluit în întregul ei este o planetă plictisitoare. Cred că este anost un cer fără taine. O zi identică cu cea de ieri, dar asta e chestie de temperament. E cumplită o viaţă fără semne de întrebare, în care tot ce se întâmplă are o etichetă cuminte. Problema care se pune nu este, de cele mai multe ori, ce *sunt OZN-urile;* se pune sub semnul întrebării însăşi existenţa lor. Şi astfel, obiectele zburătoare neidentificate se bucură cam de statutul oferit de Karinthy Frygies stafiilor: „Ştiinţa adevărată nu a afirmat niciodată că stafia nu a fost văzută de mii de femei bătrâne, ştiinţa adevărată îndrăzneşte să afirme doar că poate ceea ce au văzut cele o sută de mii de babe, nu era totuşi o stafie”.

O asemenea stafie a aterizat, în după-amiaza zilei de 24 aprilie 1967, la Socorro, New Mexico. Observând obiectul lucitor care cobora într-o vale la marginea oraşului, poliţistul Lonnie Zamora şi-a condus maşina la faţa locului; a observat pe fundul văii un ou metalic, de 3, 5-4, 5 metri înălţime, cu o emblemă pe învelişul bombat, aşezat pe picioare metalice scurte; sub ou, părând că examinează sau repară ceva, se aflau două fiinţe mici, cu înfăţişare

omenească, purtând un fel de pelerine albe. Zamora mai avea douăzeci de metri până la OZN, când omuleţii în pelerine l-au observat; au sărit în oul lor, apoi a ţâşnit o flacără albastră, strălucitoare, şi ciudata navă aeriană a decolat pe verticală, cu mare zgomot. „Un muget care îţi spărgea timpanul” – a spus Lonnie Zamora. Împreună cu colegul Sam Ghavez, chemat prin radio, Zamora a găsit la locul aterizării patru urme circulare, adânci de 9 cm, lăsate de trenul de aterizare; tufişurile din jur erau arse, făcute scrum de jetul albastru al oului zburător, în funcţie de suprafaţa, adâncimea urmelor şi gradul de tasare al solului, greutatea OZN-ului a fost estimată la câteva tone; urmele echipajului nu s-au imprimat în solul tare.

Aceasta a fost stafia!

Ştiinţa adevărată, în persoana cunoscutului ufolog american dr. J. Allen Hynek, care pe atunci (1967) lupta de cealaltă parte a baricadei, a declarat că, întrucât oul cu emblemă nu a fost observat de staţiile radar din zonă, înseamnă că el nu a existat. Când, în urma consultării graficului de funcţionare, s-a dovedit că staţia în al cărei câmp de radiolocaţie s-a petrecut incidentul (evenimentul!?) nu era nici măcar pusă sub tensiune în acel interval de timp, dr. Lincoln La Paz, specialist în studiul fenomenelor meteorice, a explicat că ciudata navă era… modulul lunar, LEM, experimentat pe atunci în mare secret la o bază militară din zonă (probabil AFB White Sands, sau AFB Kirtland), în vederea folosirii lui în cadrul programului Apollo, finalizat câţiva ani mai târziu.

Nu cred că stă în picioare.

Întâi, pentru că nu văd, având douăzeci de ani de zbor pe avioane cu reacţie, cam de ce natură poate fi o defecţiune evident a instalaţiei de forţă de pe o aeronavă construită pe Pământul nostru, care să îţi

dea posibilitatea să aterizezi, să o remediezi în câteva minute, şi să decolezi la apariţia sergentului Zamora. Pentru că exact anii de zbor m-au învăţat că nimeni, niciodată, cel puţin în aviaţie, nu poate fi exhaustiv, i-am întrebat şi pe colegii mei, ingineri specialişti în motoare aeroreactoare, şi părerile lor au coincis. Cum însă motoarele noastre turboreactoare se deosebesc suficient de motoarele rachetă care propulsau LEM, l-am întrebat şi pe cosmonautul Dorin Prunariu dacă e posibilă, la un motor rachetă, o defecţiune de o asemenea natură.

A ridicat din umeri: fii serios!

De regulă, datorită complexităţii motoarelor turboreactoare sau rachetă de tipurile cunoscute, o defecţiune care presupune oprirea motorului nu poate fi „şurubărită" cu trusa de bord într-o vale de lângă Socorro, New Mexico. Cum spunea inginerul regimentului, „sau ţine până acasă, sau te lasă". Defecţiunile care apar la instalaţia de forţă şi care presupun întreruperea zborului, nu pot fi remediate la faţa locului – cel puţin pentru tipurile de motoare pe care le cunosc. Un coleg de la elicoptere, pilot pe IAR 316-B, mi-a spus: „… te înşeli. Noi avem un bec roşu, «filtru înfundat», şi când becul ăsta se aprinde pe tabloul de bord, aterizăm acolo unde suntem, oprim motorul, curăţăm filtrul, pe urmă pornim şi decolăm iar".

Corect, şi nu ştiam, dar elicopterul, prin el însuşi, e ceva care poate ateriza cam pe unde vrea el, şi când vrea, şi după asta se poate ridica din nou; pe când LEM nu-şi poate permite să aibă asemenea filtre, şi nici becuri roşii care să anunţe echipajului înfundarea lor. Şi oricum, cazul de la Socorro a rămas cap de afiş în literatura de specialitate, şi cei care nu cred în existenţa OZN-urilor ar fi făcut mare caz după ce programul Apollo şi LEM n-au mai constituit niciun

secret, şi NASA ar fi dat probabil o declaraţie în care ar fi arătat că nava străină de la Socorro era de fapt un prototip cu regim secret etc.

Ori asta nu s-a întâmplat, cel puţin din câte ştiu.

Apoi, era greu de confundat LEM, un fel de păianjen mare, fără nimic aerodinamic, cu un ou. Se poate însă că ceea ce a văzut Lonnie Zamora să fi fost doar compartimentul de revenire, acea parte din LEM care decolează de pe Lună şi care într-adevăr, privit de la distanţă şi cu multă bunăvoinţă, ar aduce cu un ou.

Dar Lonnie Zamora s-a aflat la 20 de metri de nava ovală. Şi oricum, este greu de crezut că NASA îşi încearcă prototipurile secrete deasupra unor localităţi, când are la dispoziţie deşertul Mojave, Oceanul Pacific, Oceanul Atlantic şi suficiente poligoane USAF, cu suprafeţe de mii de kilometri pătraţi şi cu niciun martor supărător pe acei mii de kilometri pătraţi.

Şi aşa mai departe.

Deci, OZN-urile – între planeta Venuţ şi oul de gâscă – n-au vrut să fie, cel puţin la Socorro n-au fost – nici măcar aparate experimentale cu regim secret. Nu contest că uneori, posibil de multe ori, OZN-urile sunt într-adevăr meteoriţi, aparate terestre de zbor observate dintr-un unghi mai puţin obişnuit, baloane meteo, inversiuni de temperatură, aeronave zburând cu farul de bord aprins, proiecţii ale unui psihic dezechilibrat, eventual farse. Dar nu întotdeauna. Nu în cazuri limpezi, devenite clasice, ca cel prezentat aici; ca cel de la Boaionai, Noua Guinee; ca cel de la Kelly, Kentucky, SUA; ca cel de la Petrozavodsk, URSS; ca cel din pădurea Baciu, lângă Cluj, România; unele din acestea pe nedrept discreditate, luate în râs, răstălmăcite, acuzate de fals cu premeditare, dar niciodată explicate până la sfârşit. E interesant de

urmărit opinia oamenilor de ştiinţă, savanţi consacraţi, despre ce n-ar putea fi, sau chiar despre ce ar fi, fenomenul OZN.

„Aceste obiecte – OZN – sunt concepute şi dirijate de fiinţe inteligente, care au atins un nivel de dezvoltare foarte înalt. Este probabil ca ele să nu vină din sistemul nostru solar, şi poate nici din Galaxia noastră” (dr. Hermann Oberth).

Oare, ştie ceva dr. Hermann Oberth?

„Nu există aşa ceva – farfurii zburătoare – nu există niciuna” (dr. Hugh Dryden, director al Comitetului Consultativ de Aeronautică).

„Domnilor, regret că am făcut această declaraţie… cu privire la farfuriile zburătoare. N-a fost decât o părere personală, nimic mai mult” (acelaşi, o săptămână mai târziu).

O părere personală, exprimată de pe poziţii oficiale, lasă impresia unei păreri oficiale. Oficială sau personală, care din două e cea bună?

„Ceea ce surprinde, este gradul de inteligenţă al celor care văd OZN-uri, şi le semnalează; ei depăşesc sigur nivelul mediu, iar în unele cazuri sunt mult deasupra acestui nivel. Martorul ocular tipic este un om cinstit şi demn de încredere” (dr. Allen Hynek).

„Cu siguranţă, farfuriile zburătoare există şi sunt nave interplanetare” (Air Marshall Hugh Dowding, comandant şef al aviaţiei de vânătoare RAF în Bătălia Angliei).

„Farfuriile zburătoare există doar în imaginaţia celor care le caută pe cer” (Dwight Eisenhower, comandant suprem al forţelor expediţionare aliate în al doilea război mondial, ulterior preşedinte al SUA).

Declaraţia Air Marshall-ului Dowding se bazează, probabil, pe numeroase rapoarte prezentate de piloţii combatanţi între 1939 – 1945, referitoare la aeronave neidentificate, care asistau la operaţiile aeriene ale

părţilor în conflict; declaraţia preşedintelui Eisenhower nu ştim pe ce se bazează, dar reprezintă o opinie. Nici sir Hugh Dowding, nici preşedintele Eisenhower n-au fost oameni de ştiinţă, totuşi…

„Dacă aceste creaturi sunt mai inteligente decât noi, s-ar putea să se fi decis să stabilească doar un contact minim cu noi, sau poate niciunul” (raportul Institutului Brookings, cu privire la viaţa extraterestră).

Dacă s-au decis, înseamnă că există.

„Ceva ce depăşeşte inteligenţa noastră vizitează Pământul” (dr. Mitrofan Zverev, URSS).

„Drăcia dracului! aş vrea să ştiu ce fel de nave sunt acelea care au aselenizat înaintea mea pe cealaltă parte a craterului?” (Neil Armstrong, primul om care a călcat pe Lună, raport transmis în clar prin radio, înainte de aselenizare).

„Vai, ce multe sunt! (OZN-urile). Roiesc ca albinele în stup” (unul din membrii expediţiei Apollo XVII, impresii de la faţa locului).

„Farfuriile zburătoare există, şi vin din Cosmos. Ele aparţin unui popor de oameni plecaţi de pe Terra acum 20.000 de ani” (A. Einstein).

Pe ce vă bazaţi, domnule Einstein? Ştiţi ceva – adică despre OZN – ştiţi mai multe decât noi? Ce anume? Şi Dumneavoastră, şi dr. Oberth, sunteţi foarte categorici în afirmaţii grave; doar dacă n-ar fi felul de a glumi al oamenilor de geniu.

Afirmaţiile citate se bazează numai pe autoritatea necontestată a celor care le-au făcut, sau şi pe altceva? Pe ce anume?

Ştiţi ce mai spune dr. Oberth despre OZN?

„Conform dovezilor pe care le am, numărul observaţiilor de OZN-uri se ridică la aproximativ 80.000. Din acestea, 39% s-au dovedit a fi lucruri obişnuite, observate de martori nespecialişti: baloane

meteo, avioane, sateliţi, meteori, fulgere globulare, arme secrete (?), miraje… În alte 50% din cazuri, obiectele observate n-au fost identificate precis, dar semănau atât de mult cu cele prezentate mai sus, încât e foarte posibil să fie vorba tot de lucruri care ţin de noi.

Rămân 11% din observaţiile amintite – şi asta înseamnă cam 9009 de cazuri, cărora nu li s-a găsit nicio explicaţie. Nu e vorba de comunicări false sau neadevărate, căci în această categorie se încadrează observaţii ale unor oameni de înaltă calificare, ofiţeri de aviaţie experimentaţi şi operatori radar… Multe din observaţiile acestea au fost coroborate (cele ale piloţilor cu cele ale operatorilor radar, n.n.) şi corespund în asemenea măsură, încât se poate admite o cauză comună.

Din toate încercările de a explica ce se întâmplă, singura ipoteză ce nu a putut fi combătută este aceea că OZN-urile sunt nave spaţiale provenind din alte lumi, de pe alte planete. Prin această afirmaţie, desigur, nu se poate spune că explicaţia trebuie să fie şi neechivocă. Poate fi vorba de ceva atât de deosebit, încât nici nu putem presupune ce se întâmplă *în* realitate.

… Numai în galaxia noastră există peste 50 miliarde de sori, care pot avea planete întocmai ca Pământul. Şi mai există şi 50 milioane galaxii asemănătoare cu a noastră! Eu admit că OZN-urile sunt nave spaţiale de pe alte planete. Deţin chiar informaţii că extraterestrii ar fi luat legătura cu pământenii, ei preferând deocamdată să comunice mai mult cu japonezii decât cu europenii sau alţii…

… Din cele comunicate pământenilor, extraterestrii se pare că au confirmat, între altele, câteva adevăruri ştiute, şi anume că evoluţia lumii tinde de la haos spre cosmos, de la anorganic la organic, de la lupta tuturor

contra tuturor, la cooperare raţională a tuturor”.

Poate singurul adevăr cuprins în cartea asta e că Pământul, de acum 4-8-11 milenii era, efectiv, altă planetă. Ceea ce izbeşte însă, e greutatea cu care renunţăm la principii, legi, reguli, cunoştinţe – care la un moment dat devin lesturi. Poate avem nevoie, prin natura noastră, să avem o ancoră, un necesar punct de sprijin; dar ancora, la un moment dat, este ridicată şi apoi aruncată în altă parte, la sute, mii de mile distanţă. Când ancora s-a înţepenit se taie lanţul şi corabia merge mai departe.

Cred că am depăşit stadiul întrebărilor gen: e adevărat? Cred că trebuie doar să decantăm – de fapt nici atât – să interpretăm doar corect, să găsim grila, numitorul comun care să facă accesibil, de înţeles pentru sistemul nostru de a fi, adevăruri cuprinse în alte sisteme de „a fi”. Cred că trebuie să învăţăm să înţelegem – nu mai mult – ci *altceva* decât ceea ce suntem noi obişnuiţi să înţelegem. Să învăţăm să ne deschidem, spre ceea ce, aparent, e de neînţeles.

Când o personalitate copleşitoare face o afirmaţie bazându-se doar pe autoritatea sa, cred că greşeşte dacă nu ţine cont că în cunoaştere, oricum, lucrurile se întâmplă indiferent de autoritatea personalităţilor. De fapt, mai cred că savanţii ştiu bine treaba asta, altfel nu ajungeau savanţi. Totuşi… în 1919, K. E. Ţiolkovski, la al cărui nume orice aviator, cosmonaut, om al acestui început de eră cosmică se descoperă, scria: „Lucrările mele au arătat că, graţie unor măsuri artificiale speciale la care omenirea nu va ajunge aşa repede, orice fiinţă vie va putea fi trimisă fără primejdie de pe Pământ pe alte planete, şi înapoi. Un asemenea transport cu participarea raţiunii nu a putut avea însă loc în trecut, deoarece noi *n-am descoperit nicăieri, şi nici nu vom putea descoperi vreodată, urme*le unor fiinţe superioare, venite conştient pe

Pământ. Prin urmare…” etc. etc. De ce, Konstantin Eduardovici? Pe ce vă bazaţi? Dacă până în 1919 n-am descoperit urme de vizitatori dinafară, nu vom găsi nici de acum înainte? Ştiţi câte lucruri de neimaginat în 1919 alcătuiesc realităţi incontestabile, alcătuiesc firescul nostru în 1985? Şi cam care e nefirescul acestor ani? Ştiţi că pe Lună Neil Armstrong a fotografiat un imens OZN cilindric, lung de 1500 metri? Ştiţi că în jurul Pământului există centurile van Allen? Sa de pe Pământ, cu mult înaintea rachetelor Dumneavoastră desenate pe hârtie, decolau vimaane despre care nu ştim precis din ce erau făcute? Că am mai avut un război mondial dar nu ne potolim, îl clocim pe al treilea? Aţi auzit de radioastronomie? Ştiţi că sunteţi considerat părintele astronauticii şi la Kaluga vi s-a înălţat un monument nemaipomenit, înalt de peste 50 metri? Nu săriţi în sus la ideea că, după 65 de ani, confraţii Dumneavoastră în ale ştiinţei se sprijină şi argumentează imposibilitatea venirii pe Pământ a unor cosmonauţi din alte lumi, cu afirmaţii făcute de Dumneavoastră, dar adevărate, justificate, sprijinite de realitate, doar până în 1919? Ştiţi despre OZN-uri, şi care e părerea colegilor Dumneavoastră în ale geniului şi îndrăznelii omeneşti, Albert Einstein şi Hermann Oberth, despre aceste apariţii pe cerul planetei noastre?

Ştiţi că nici până azi nu ştim nimic?

6. Ce sunt, totuşi, OZN-urile?

(câteva cazuri clasice)

Agenţia TASS transmitea că două avioane militare iraniene au descoperit, la 18 septembrie 1976, un aparat de zbor neidentificat, pe care l-au considerat iniţial ca fiind o aeronavă de tip nou, ce ar aparţine unei puteri străine. Urmărind aeronava care nu semăna cu nimic cunoscut, piloţii iranieni au observat desprinderea din aceasta a unui obiect discoidal cu diametrul de 4-5 metri, care a aterizat la câţiva kilometri de marginea sudică a Teheranului. Probabil că aviatorii iranieni zburau pe avioane de viteză mică, sau din acest moment intervin şi observatori de la sol, pentru că precizia relatării întrece posibilitatea unor piloţi la comenzile aparatelor de vânătoare; în orice caz, din nava aterizată au ieşit doi piloţi, înalţi de aproximativ 2, 5 m, echipaţi cu combinezoane strânse pe corp, de un argintiu-mat. După ce au observat câtva timp terenul, aceştia s-au reîntors în „farfuria" lor şi şi-au luat zborul. Iranienii au invitat specialişti sovietici să colaboreze la elucidarea cazului; cercetarea solului în zona aterizării a dus la descoperirea unor urme, a căror analiză permite estimarea greutăţii OZN-ului dis-coidal la aproximativ 5 tone.[3]

---

3 Ştirea a fost transmisă la 2.1 sept. 1976 de către corespondentul agenţiei Tass în Iran (din referatul „Sîntem oare

Într-un document NATO dat publicităţii la 25 octombrie 1976, se descrie un OZN asupra căruia s-au lansat rachete sol-aer; înainte de a atinge „planeta Venus”, „proiecţia parapsihologică”, „meteoritul care a uitat să cadă” – rachetele au întâmpinat o piedică de natură necunoscută, şi „au fost *autodistruse,* cu o rază asemănătoare laserului”. Aici comunicatul e neclar, şi merită să fie puţin analizat. De regulă, orice proiectil – dirijat sau nu, de la elementarul proiectil de tun până la proiectilul reactiv autodirijat aer-aer, ori la racheta balistică cea mai sofisticată – are un mecanism de autodistrugere, relativ simplu şi sigur în funcţionare ca toate lucrurile simple, care provoacă explozia componentei de luptă atunci când ţinta nu a fost atinsă. De aceea, nu cred că era necesară o aparatură oricum suficient de complexă, care să emită o rază laser, sau ceva asemănător, pentru autodistrugerea rachetelor sol-aer. Şi o rachetă explodată cu un mijloc de la sol nu se autodistruge, ci este distrusă. Cred că, de fapt, interpretarea corectă a textului este: rachetele au întâmpinat o piedică de natură necunoscută, fiind distruse (de acel OZN) cu o rază asemănătoare laserului. Seamănă mai mult cu ce s-a petrecut în situaţii similare. Şi tehnologia militară terestră a reuşit doar în 1982, din ce ştiu, realizarea unui laser capabil să distrugă o rachetă (proiectil AA autodirijat prin procedeu activ de radiolocaţie Phoenix) aflată în zbor. În orice caz, rămâne valabilă acea „piedică de natură necunoscută”, întâlnită şi de rachetele sol-aer vietnameze, lansate fără rezultat asupra unor OZN-uri care evoluau pe cerul Hanoiului – acele rachete explodau, din cauze neelucidate, înainte de a-şi atinge ţinta.

La 6 iulie 1965 – ţin minte pentru că şi eu sunt

---

singuri în Univers? Raţiune în Cosmos?" de V. G. Agaju, candidat în ştiinţe tehnice, Moscova, 1980; Bull. DPG B A.S. şi F.M.M.)

născut pe 6 iulie, dar 1945 – la 6 iulie 1965, marinari şi ofiţeri de pe petrolierul norvegian „Jawesta”, care naviga în Oceanul Atlantic, au observat un obiect cilindric de mari dimensiuni ieşind din ocean şi trecând foarte aproape de vas. Cilindrul, cu cap ogival, nu avea aripi sau ampenaje; pe flancuri se vedeau hublouri, iar din partea posterioară ieşea o coadă de flacără albastră. Se pare, deci, că OZN-urile evoluează adesea şi sub apă, la fel de dezinvolt ca şi în aer.

Tot în Atlantic – ocean nebulos, graniţă şi punte între două lumi ştiute, cu mări de alge plutitoare, cu insule ascunzând populaţii pierdute, el însuşi acoperind continentul scufundat Atlantida, cu acel controversat şi incert triunghi al Bermudelor în care pier avioane şi nave, traversat oficial pentru prima oară de la Est la Vest abia în 1492 de Columb, cu a sa „Santa Maria”, înfrânt pentru a doua oară de la Vest la Est în 1927, de Ch. Lind-bergh, cu avionul „Spirit of Saint-Louis” – în Oceanul Atlantic deci, un portavion american escortat de alte 12 nave a descoperit, prin aparatura de detecţie submarină, existenţa unui obiect care se deplasa sub apă cu 150 noduri – asta înseamnă 280 kilometri pe oră. Submarinele noastre de atac dezvoltă în cel mai bun caz, cam 35 noduri – 65 kilometri pe oră – în imersiune. Obiectul submarin a însoţit grupul de nave 48 de ore, după care a plonjat vertical, fiind pierdut de staţiile de hidrolocaţie la 5.000 metri adâncime. Alt obiect submarin neidentificat a însoţit vasul sovietic de cercetări ştiinţifice „Vladimir Vorobiev”. În imediata apropiere a lui „Vladimir Vorobiev”, la 20 metri adâncime, se rotea în sens invers acelor de ceasornic, un imens cerc alb, luminescent, împărţit în 8 sectoare, având raza de 180-200 metri. Într-o scufundare profundă, profesorul Piccard, aflat în al său batiscaf glorios

Trieste, a fost însoţit de „un corp oval”, care evolua nestingherit la adâncimi abisale. Un caz într-adevăr clasic, şi – în sfârşit – fără explicaţii oficiale, care implică şi existenţa unui echipaj de ozenauţi, este relatat de Frank Edwards: sâmbătă 21 august 1955, la ora 19, în spatele fermei Sutton, lângă Kelly, Hopkinsville, statul Kentucky, a aterizat un obiect circular, strălucitor. Pe la ora 20, alertaţi de câini (întotdeauna câinii, caii, vacile, găinile simt apropierea OZN-urilor şi reacţionează prompt, violent, înainte de observarea vizuală a acestora), alertaţi deci de câini, doi din bărbaţii aflaţi în clădirea fermei au ieşit în curte, şi au văzut la 15-20 metri un humanoid care iradia o luminiscenţă alb-verzuie. Humanoidul s-a apropiat de cei doi bărbaţi amuţiţi – dumneavoastră cum v-aţi purta într-o situaţie similară? Arăta ca un om mic, un metru înălţime, şi purta un costum lucitor, cu aspect de metal nichelat. Capul era disproporţionat de mare – după canoanele noastre –, dar aş da orice să ştiu cam ce impresie au făcut cei doi Sutton – în blugi, cămăşi cadrilate şi cizme cu pinteni – omuleţului venit din neştiut. Braţele straniului şi nepoftitului musafir erau lungi, cu mâini palmate şi degete având gheare lungi. „Făptura aceea… păşea ca un om foarte bătrân, sau ca o specie de maimuţă – folosindu-se aproape mereu de mâini” – declara mai târziu doamna J. C. Sutton.

Judecând după reacţia lor, oamenii din Kentucky au reflexe rapide, şi nu gândesc foarte mult când e vorba să le folosească. John şi Elmer Sutton au tras în omuleţul de nichel, de la 6 metri distanţă, cu o armă de vânătoare şi cu un revolver de 5, 5 mm. Humanoidul a căzut pe spate, apoi s-a ridicat imediat şi a fugit; iar clanul Sutton s-a baricadat în casă şi a stins lumina. Pe urmă femeile au ţipat că cineva priveşte prin geamul sufrageriei; un omuleţ, agăţat de

rama ferestrei, privea înăuntru. Martorii au reţinut că purta un fel de cască şi avea ochii mari, alungiţi, sub casca aceea. Şi asupra acestui indiscret s-au tras câteva focuri de armă, care l-au convins să se retragă de la geam – gloanţele loveau în plin însă ricoşau, ca şi cum ar fi fost deviate de un metal. S-a mai tras cu arma împotriva omuleţului observat pe coama acoperişului, şi asupra altuia, urcat într-un copac – cu totul, în seara aceea, bărbaţii Sutton au tras cam cincizeci de focuri, marcând întâlnirea dintre cele două civilizaţii. Nici nu ştiu dacă n-au făcut bine – în decembrie 1954, Jesusi Paz, un tânăr din San Carlos, Venezuela, era să fie răpit de „două creaturi păroase, cu înfăţişare omenească", care încercau să-l târască în nava lor discoidală.

La 18 august 1968, Emil Barnea face lângă Cluj, la liziera pădurii Baciu, trei fotografii ale unui OZN discoidal, cu dom central, aflat iniţial la 600 metri înălţime, cu diametrul real estimat la 30 metri. Aceste fotografii aveau să facă epocă, ele relevând un fenomen care ţine de o fizică necunoscută nouă: analizând repartiţia luminii şi umbrelor pe domul central şi pe rebordurile navei străine, se constată că obiectul avea o luminozitate proprie, care o întrecea pe cea a soarelui în dimineaţa de vară; mai mult, examinarea atentă a clişeelor obţinute de E. Barnea indică posibilitatea extinderii sau retragerii zonei luminoase, după legi care, pentru noi, ţin de domeniul unui viitor incert. Analiza aprofundată a acestui caz o face, cu multă competenţă şi discernământ, ing. Florin Gheorghiţă în cartea sa „Enigme în galaxie" (Ed. Junimea, 1984). În aceeaşi lucrare, autorul prezintă cazul unui imens „balon piramidal", fotografiat la 19 septembrie 1968, deasupra Clujului. Staţionat la 8-9.000 de metri deasupra oraşului, balonul a făcut „punct fix" timp de patru ore, fiind văzut de sute de

locuitori. Fără nacelă, fără niciun organ motor evident, cu învelişul din plastic (?) curbat sub presiunea vântului care bătea cu 80 km/h la înălţimea aceea, balonul a staţionat deasupra centrului oraşului; privit din partea opusă soarelui, se observa un joc de lumini galben-portocalii, care păreau a proveni dintr-o sursă interioară. Fotoreporterul clujean Wagner Rudolf, pozând balonul, a avut surpriza să constate, la developarea şi mărirea clişeelor, că în interiorul învelişului cu aspect de material plastic se aflau două OZN-uri discoidale, staţionate la mică distanţă unul de celălalt. O fotografie similară, în împrejurări asemănătoare, a obţinut prof. univ. dr. Ernest Ungureanu, la 22 septembrie 1978, pozând un „balon" staţionat deasupra Iaşului. În ambele cazuri, analiza clişeelor indică luminozitatea proprie a corpurilor discoidale aflate sub înveliş – şi ing. Fl. Gheorghiţă propune un interesant model de explicare a acestor fenomene, ce depăşesc cu mult cunoştinţele noastre de fizică. Iar dacă nici fotografiile făcute la Cluj şi la Iaşi nu explică ce sunt OZN-urile, revista „Phénomènes Spatiaux", nr. 18/ 1968, citând surse canadiene, explică măcar cum au ajuns OZN-urile în balonul de plastic. La 29 august 1987, Y. Guindon a observat aterizarea unui obiect strălucitor. Apropiindu-se, a văzut cum „din vârful său… s-a ridicat un cilindru luminos. Când a atins 10-12 metri înălţime, acesta s-a desfăcut şi a căzut în jurul navei, ca un clopot transparent… Semăna cu un sac de plastic, aşezat în picioare". Şi în cazul de la Catanduva, OZN-ul aterizat s-a învăluit într-un clopot de plastic transparent, iar atunci senzaţia de căldură şi rarefiere a aerului, resimţită de Onilson Patero, a dispărut. În apropierea localităţii Borisoglebsk, URSS, locotenentul major Vladimir Palţev a observat o navă discoidală, având în partea superioară o cupolă

emisferică; sub cupola transparentă, ofiţerul a văzut limpede figurile celor doi piloţi, asemănătoare chipurilor noastre de oameni ai acestei planete. Unul din piloţi se sprijinea de partea superioară a emisferei, cu o mână care avea cinci degete”.

Diferite surse de presă, printre care ziarele „Industria socialistă” din 23 septembrie 1977 şi „Comsomolistul din Guban”, apărut la 7 octombrie acelaşi an, descriu apariţia unui imens OZN deasupra oraşului Petrozavodsk, la 20 septembrie 1977.

„În jurul orei patru dimineaţa, pe orizontul întunecos a apărut o uriaşă «Stea», puternic luminată, trimiţând fascicole de lumină *sub formă de impulsuri* spre sol… Steaua… s-a oprit deasupra oraşului, acoperindu-l cu raze luminoase, care dădeau impresia unei ploi torenţiale de lumină”. Acolo unde lumina atingea pavajul, acesta era perforat de găuri rotunde, produse parcă prin topire. Geamurile de la apartamentele locuitorilor, care în *acea noapte lipseau din oraş, au fost* de asemenea găurite de razele de lumină – diametrul găurilor variind de la 5-7 mm la 3-4 cm; pe podea, sub geamul perforat, s-au găsit bucăţile rotunde de sticlă „decupată”. Semnificativ: primele probe de geamuri perforate, trimise la Moscova spre cercetare, însoţite de relatarea cazului, au fost aruncate la gunoi.

Un om de ştiinţă sovietic, martor ocular, descrie astfel OZN-ul: „semăna cu o scoică uriaşă, ovală. A zburat deasupra portului şi plutea peste un vas ancorat lung de 142 metri, şi făcând o comparaţie, s-a stabilit lungimea OZN-ului la 104 metri”. Apoi, nava strălucitoare s-a îndreptat „ca o meduză de lumină” spre lacul Onega, unde un obiect mai mic s-a desprins din corpul principal şi a plonjat în lac. „În acel moment, corpul principal a «ars» în norii de deasupra lacului o gaură eliptică, roşie-mată şi cu margini

albe… şi a dispărut prin ea”.

Cazurile prezentate au puncte comune, şi permit tragerea unor concluzii: OZN-urile sunt obiective (unele au fost văzute de sute, de mii de oameni, fotografiate, observate concomitent pe ecranele radar); sunt corpuri materiale (lasă urme pe sol, un OZN în dificultate a retezat un grup de palmieri în Brazilia, un avion militar japonez a aterizat cu greu, având ampenajul zdrobit în urma impactului cu un OZN) şi par dirijate în acţiunile lor de o inteligenţă al cărei scop ar putea fi observarea şi cunoaşterea planetei noastre – măcar a acelei părţi din planetă care, ştim noi, constituie lumea noastră. Şi pentru că oricum uităm repede, pe lângă lecţia pe care meteoriţii au dat-o oamenilor de ştiinţă francezi, şi Stephenson savanţilor englezi ş.a.m.d., citez acum, în 1985, dintr-un nu foarte vechi „Dicţionar filosofic”, editat în 1954: „cibernetica este o ştiinţă reacţionară, falsă, apărută în SUA după cel de al doilea război mondial”. Şi încă: „… genetica… e femeia de stradă a imperialismului”. Noi învăţam la şcoală că Mendel a fost un călugăr trăsnit care încrucişa şoareci albi cu şoareci negri, şi număra petele albe de pe şoarecii negri nou-născuţi, sau vice-versa.

Nu se rezolvă mare lucru, ignorând.

Un om de ştiinţă francez (iar francez!) spunea: „Până când această problemă (un OZN) nu va ateriza în faţa sediului Academiei de Ştiinţe din Paris, nu voi crede în existenţa ei”.

Până la urmă, „această problemă” a aterizat în faţa sediului unei Academii de Ştiinţe – însă a R.S.S. Gruzine. Nu ştiu sigur ce părere au de atunci învăţaţii gruzini despre poveşti cu nave aeriene venite din necunoscut, însă, oricum, în URSS s-a înfiinţat un organism oficial de studiu şi cercetare a fenomenului OZN.

7. Cu ce ajung până la noi

Ca să ajungă la noi, colegii din neştiut folosesc maşini de zburat care pe mine, ca pilot, mă complexează şi mă fac să devin brusc un amator care habar n-are de nave aeriene într-adevăr moderne, de modul în care se gândesc, proiectează, realizează, pilotează asemenea maşini. Nu ştiu ce le susţine în zbor, pe ce principiu lucrează instalaţia lor de forţă, ce sistem de comenzi au, ce nemaipomenit sistem de navigaţie – trebuie să fie, dacă reuşesc să ajungă de acolo de la ei până la noi. (Sau poate?...) Nu ştiu cum arată tabloul de bord, cam ce indică aparatele lor de pilotaj, de control-motor şi, în general, tot ce ştiu se reduce la aceea că, indiferent de unde vin şi cine le-a gândit, de forma lor şi principiile pe care sunt construite, acele maşini au totuşi un corp, un fuselaj deci, organ de propulsie, tren de aterizare, unele au şi aripi, faruri, antene, şi exact asta le face de î*nţeles şi m*i le apropie până la a-mi putea permite să vorbesc despre ele – aceste elemente comune cu ceea ce avem noi în materie de aparate de zburat. Se mai cunosc, contradictorii şi deconcertante pentru că depăşesc de departe tot ce credem despre maşinile zburătoare, performanţele de viteză ale OZN-urilor, înălţime, capacitate de accelerare, rază de viraj, posibilitatea de evoluţie nestingherită în aer, cosmos, pe apă, sub apă, posibilitatea de staţionare la punct fix şi aterizare-decolare verticală. Mai cred că un OZN, din punct de vedere pilot, e relativ simplu şi plăcut de pilotat, pentru că o maşinărie cu performanţe atât de sofisticate presupune o concepţie de proiectare-

realizare limpede, care a ştiut să determine şi să elimine tot ce este inutil, şi să păstreze numai ce e necesar. Şi fiind, oricum, vehicule de explorare, probabil au fost gândite şi făcute astfel încât să nu se defecteze (probabilitatea de defectare admisă pentru sistemele de stabilizare artificială ale avioanelor noastre este de 1 x10 pe $^{-9}$ ora de zbor; pentru sistemele automate de aterizare, de 1 x10 pe 0^{-7}, 5 ore de zbor etc.; mi-ar place să ştiu probabilităţile similare admise de constructorii OZN-urilor pentru aparatele lor) – deci să nu se defecteze, şi să nu ţină pilotul crispat pe comenzi, şi să nu-i aglomereze bordul cu date de care nu are nevoie. Cred că OZN-urile au deci acea simplitate eficientă şi plină de rafinament pe care numai sistemele foarte complexe şi-o pot permite s-o aibă, şi, în general, dar asta e o chestie personală, aş fi absolut felicit să mă aflu, măcar o dată, la comenzile unei asemenea maşini de zburat. Poate nici nu are comenzi. Poate că se pilotează cu gândul, aşa cum exemplare experimentale de F-16 se pilotează prin comenzi date verbal. Poate e o maşină inteligentă, care nici nu se pilotează pentru că ştie ea singură, mai bine decât echipajul, ce are de făcut.

Poate, totuşi, vom zbura odată cu asemenea maşini.

Aşa cum diferite tipuri de aeronave terestre se deosebesc, înainte de orice, prin aspectul exterior, şi OZN-urile diferă ca înfăţişare, putând fi clasificate, funcţie de formă, în mai multe clase, categorii, tipuri. Interesant că, în general, formele OZN-urilor respectă legile descoperite şi aplicate şi de aerodinamica noastră; posibil, de la elaborarea „caietelor de sarcini”, aceste maşini sunt destinate atât deplasării în spaţiul cosmic, aproximativ vid, cât şi în medii fluide relativ dense – gazoase sau lichide.

După forma lor, cele mai multe OZN-uri sunt

discoidale (au devenit blazonul întregii familii, fiind cel mai des întâlnite, cam 50% din cazuri); din câte ştim, această formă este cea mai adecvată deplasării într-un mediu gazos sau lichid. Interesant că, aşa perfecte – şi folosind sisteme de bord ale căror principii de funcţionare doar le bănuim – după efectele lor – antigravitaţie, ionizarea mediului în care se deplasează – aparatele de zbor discoidale par a se supune cerinţelor zborului în atmosferă, ca orice aeronavă obişnuită; ca dirijabilul contelui Zeppelin; ca aeroplanul Vlaicu; ca IAK-ul 18, din pânză şi cu motor de 160 C.P., cu care zburam în şcoală; ca MIG-ul 23 cu geometrie variabilă; ca deltaplanul, cu care nici nu ştiu dacă aş avea curajul să zbor. Oricum, dacă OZN-urile discoidale ating viteze de ordinul a 300.000 kilometri pe secundă şi peste – savantul sovietic Veinik indică 2, 1 $x10^8$ km/s ca viteză posibilă de deplasare a corpurilor, de şapte ori viteza luminii – la aceste valori „vidul” cosmic devine el însuşi spaţiu dens, care reclamă o formă adecvată pentru corpurile care se deplasează prin acest mediu.

Aşa cum atmosfera blândă în care ne mişcăm, respirăm, trăim, devine la viteze peste 500 – 600 km/h un mediu dur, ostil, capabil de efecte mecanice de ordinul a zeci de tone-forţă[4] (v-a prins vreodată pe munte un vânt de numai 160-180 km/h?), spaţiul „vid”, prin efectul de aglomerare, comprimare a particulelor existente în golul interplanetar, interstelar – datorat imensei viteze de deplasare – devine la fel de greu penetrabil ca atmosfera terestră densă. Mă întreb numai dacă la asemenea valori noţiunea de viteză ca mărime fizică, aşa cum o cunoaştem, îşi mai păstrează sensul. Şi apare, firesc, problema rezistenţei la înaintare, ca pentru orice corp care se deplasează într-un mediu fluid. Atunci forma

4 1 tf * 1000 dN

„navei cosmice” se supune aceloraşi imperative ca orice aeronavă obişnuită, şi proiectanţii trebuie să găsească o formă adecvată, pentru ca opera lor să nu se aprindă datorită încălzirii cinetice, sau să nu fie zdrobită de presiunile imense născute pe suprafaţa sa prin deplasarea în acel spaţiu pe care noi îl considerăm, simplu, atât de vid, încât proiectele noastre de nave cosmice sunt o aglomerare pitorească de tuburi, rezervoare, antene, panouri desfăşurate de celule fotoelectrice şi gigantice inele toroidale, care nu au nici măcar bănuiala ideii de gazodinamică a spaţiului cosmic.

Problema portanţei se pare că nu intră întotdeauna în atenţia proiectanţilor de OZN-uri discoidale; în multe cazuri, acestea au fost observate deplasându-se liniştite „pe cant” în zbor rectiliniu, deci portanţa dezvoltată aerodinamic era aproape nulă; însă nici echipajul, nici nava, nu păreau afectaţi de această problemă.

Cred că indiferenţa echipajului faţă de poziţia navei este posibilă atunci când nu există gravitaţie; sau când echipajul are posibilitatea să direcţioneze vectorul forţei gravitaţionale aşa cum îi place; sau în situaţii pe care nici măcar nu le pot deduce.

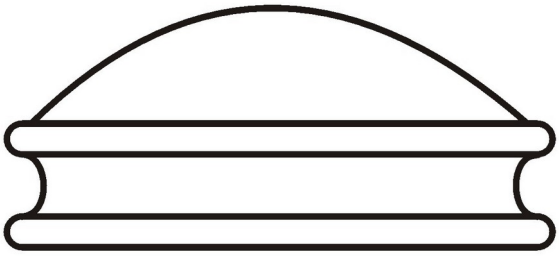


Fig. 3 – Schema OZN-ului fotografiat de Paul Villa, lângă Albuquerque, New Mexico, SUA, 16 iunie 1963

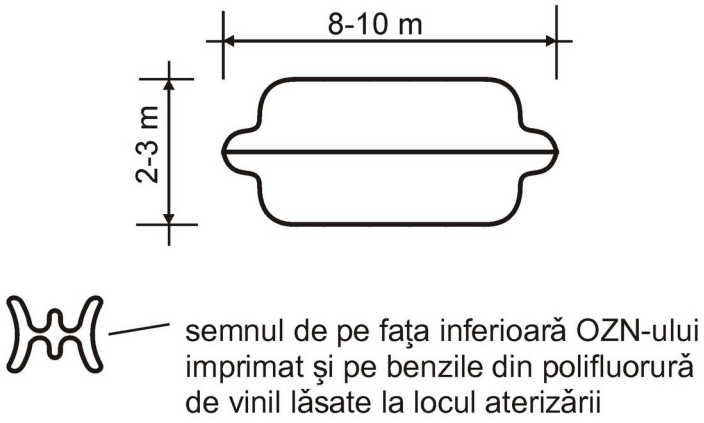

8-10 m
2-3 m
semnul de pe faţa inferioară OZN-ului
imprimat şi pe benzile din polifluorură
de vinil lăsate la locul aterizării

Fig. 4 – Schema OZN-ului fotografiat la San-José de Valderas, Madrid, Spania, 16 iunie 1967.

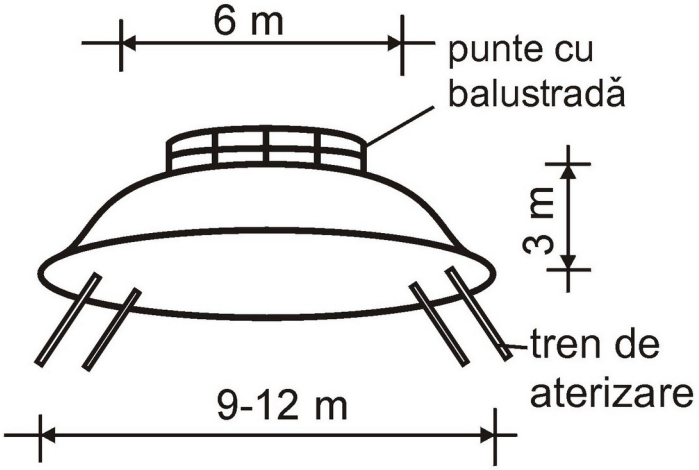


Fig.5 – Schema OZN-ului observat de William B. Gill, Boianoai, Noua Guinee, 26 iunie 1957

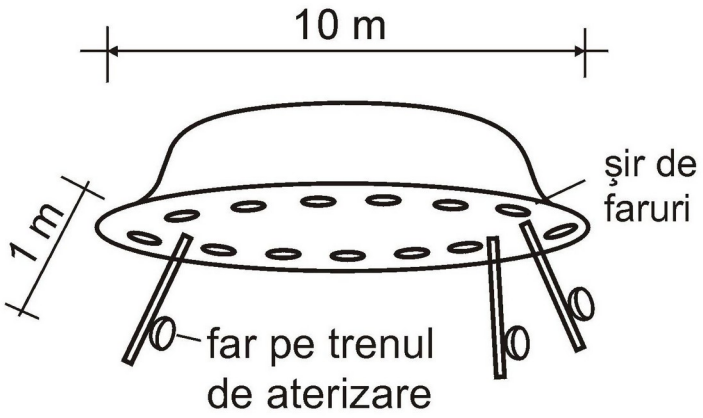


Fig. 6 – OZN-ul observat de J.W. Tihe, pilot al companiei Trans Australian Airlines, la 24 mai 1965, hotel Retvent, munţii Eton, Makay, Australia

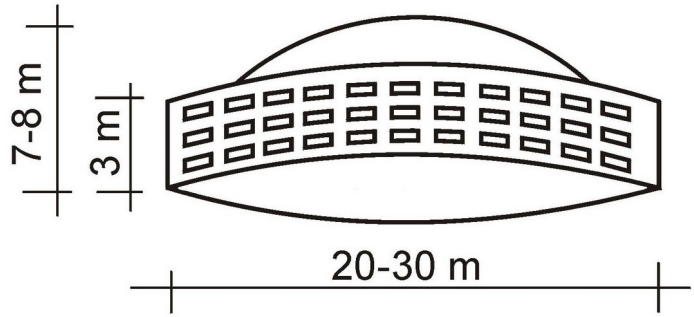


Fig. 7 – OZN-ul observat de James Flynn, la Fort Myer, Florida, SUA, la 14 martie 1965

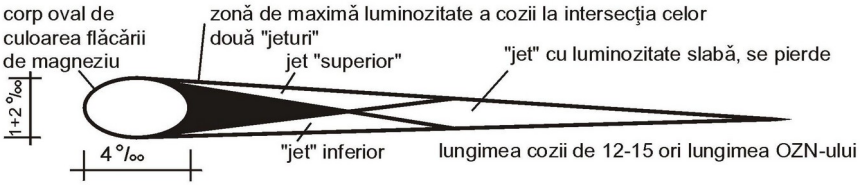


Fig. 8 – OZN-ul observat de autorul cărţii –

decembrie 1972

Şi mai cred că, în situaţia în care un vehicul are formă aerodinamică, iar portanţa nu prezintă pentru deplasarea sa nicio importanţă, măcar una din cauzele aplicării acestei soluţii este legată de diminuarea rezistenţei la înaintare.

Iată cum descrie întâlnirea cu o formaţie de patru OZN-uri discoidale Gecil Bridge, fost personal navigant USAF, aflat în echipa trenului 91, Monon, Indianapolis:

„… erau la cel mult 300 picioare înălţime, şi au trecut chiar deasupra vagonului în care mă aflam. Aveau cel mult 50 de mile pe oră, şi după mine aveau cam cincisprezece metri în diametru. Erau în formă de disc, şi străluceau aşa cum străluceşte un obiect fluorescent – înconjurate de o aură difuză… Apoi au coborât şi s-au apropiat din nou. Aproape atingeau vârfurile copacilor de lângă calea ferată; cele patru discuri au ajuns cam la 200 picioare (70 metri) de vagonul meu. Două din ele, aflate deasupra căii ferate, zburau pe muche… adică înclinate la verticală. Celelalte două zburau înclinate la 45°, aşa încât formau un fel de M cu primele. Le-am estimat grosimea la 2, 5-3 m. Nu pot spune exact cât aveau, era lumina aceea difuză, şi nu puteam distinge nici vreun detaliu al construcţiei”.

La proiectarea unui fascicul de lumină provenit de la lanterna puternică a conductorului, cele patru OZN-uri au degajat hotărât. Cecil Bridge spune: „se pare că aceasta nu le convenea deloc” (fasciculul de lumină), şi pentru că lucrurile se leagă, îmi amintesc de acel fascicul de lumină – „ca o rază laser” – care a provocat „autodistrugerea” rachetelor sol-aer lansate în semn de salut cordial asupra OZN-ului staţionat la verticala uneia din bazele NATO.

OZN-urile discoidale pot fi lenticulare – ca o lentilă

biconvexă, dar mai des seamănă cu două ligheane obişnuite lipite buză în buză; pot avea un dom central cu o cupolă emisferică, sunt simetrice sau nu faţă de secţiunea diametrală maximă şi atunci seamănă cu o pălărie turtită (cazul Helfin), au sau nu antene deasupra cabinei (cazul McMinnville), noaptea aprind lumini de poziţie roşii, verzi, galbene; uneori au proiectoare puternice cu care mătură terenul.

Altă formă pe care constructorii o dau OZN-urilor este cea cilindrică. Se pare că OZN-uri cilindrice lungi de câteva sute de metri (Neil Armstrong a fotografiat pe Lună un asemenea obiect zburător, lung de 1500 de metri) sunt, funcţional, nave-mamă – un fel de baze zburătoare pentru OZN-uri pui, discoidale, ovale sau sferice. Sau chiar cilindrice, dar de dimensiuni mai modeste (cazul „Jawesta”). OZN-urile cilindrice pot avea vârf rotunjit sau nu; unele au un fel de cabină în partea superioară, ca Boeing 747 – Jumbo-Jet; altele preferă cabine montate sub corpul propriu-zis, ca la dirijabilele noastre. Poziţia de zbor preferată este cea orizontală, cu axul longitudinal paralel cu suprafaţa planetei, dar au existat situaţii în care OZN-urile cilindrice zburau înclinate faţă de orizontală, cu partea anterioară în sus, sau chiar vertical.

În ce mă priveşte, am o slăbiciune explicabilă pentru OZN-urile ovale, pentru că singura maşină zburătoare venită din neştiut pe care am văzut-o, avea această formă. Spre deosebire de OZN-urile discoidale, prezente în surse vechi (picturi rupestre, „scuturile de foc” descrise de istoricii romani) şi rămase aşa până astăzi, se pare că navele ovale constituie rezultatul evoluţiei în timp ale unor aparate de zbor care, pe rând, au avut aripi, rotoare şi scoteau fum, apoi şi-au ascuns structurile sub un înveliş cilindric, au renunţat – pe rând – la suprafeţe portante, ampenaje şi elici, ameliorându-şi forma o

dată cu performanţele, – stabilindu-se deocamdată la un oval, aproape la fel de bine adaptat deplasării prin medii diverse, ca şi aparatele discoidale.

Există şi OZN-uri sferice, aparatele din această categorie fiind descrise de cele mai multe ori ca „sfere de lumină”, „globuri de foc” etc. Când poziţia observatorului este perpendiculară pe planul secţiunii maxime, sau când zboară pe muche, este foarte probabil ca OZN-urile discoidale să fie confundate cu sfere; de regulă, însă, OZN-urile discoidale sunt alb-lăptoase, alb-violete, iar cele într-adevăr sferice se pare că preferă culoarea roşie.

S-au raportat şi OZN în formă de trunchi de con, paralelipiped, trabuc, tetraedru – dar acestea se întâlnesc mult mai rar, faţă de formele de bază. Oricum, tetraedrul sau paralelipipedul zburător indică un dezinteres total pentru forma aerodinamică, înfăţişarea exterioară a acestor obiecte zburătoare necunoscute fiind dictată de raţiuni care nu ştiu dacă ne vor fi limpezi vreodată.

În funcţie de *modul de sustentaţie* în atmosferă, există OZN-uri cu suprafeţe portante fixe, gen aripă, sau mobile, gen rotor, sau ele însele se constituie într-un fuselaj portant (la aparatele discoidale, de exemplu). În construcţia de aeronave moderne – aeronavele *noastre,* pe care noi le considerăm

moderne – fuselajul portant reprezintă o soluţie pe ultimă oră – vezi McDonnell Douglas F-15, Eagle F-16, PANAVIA-Tornado, B-l, MiG-29, naveta spaţială, hibrid ideal aerocosmic. Există şi OZN-uri fără un sistem evident de sustentaţie (cele sferice); dealtfel am văzut că şi tipul discoidal renunţă

Fig. 9 – Fascicul de lumină curbă emanat de un OZN observat lângă Tocopilla, Chile, 30 octombrie 1971.

uneori la poziţia care presupune apariţia unei forţe portante. Probabil, pentru sustentaţie unele OZN-uri întrebuinţează sisteme a căror existenţă

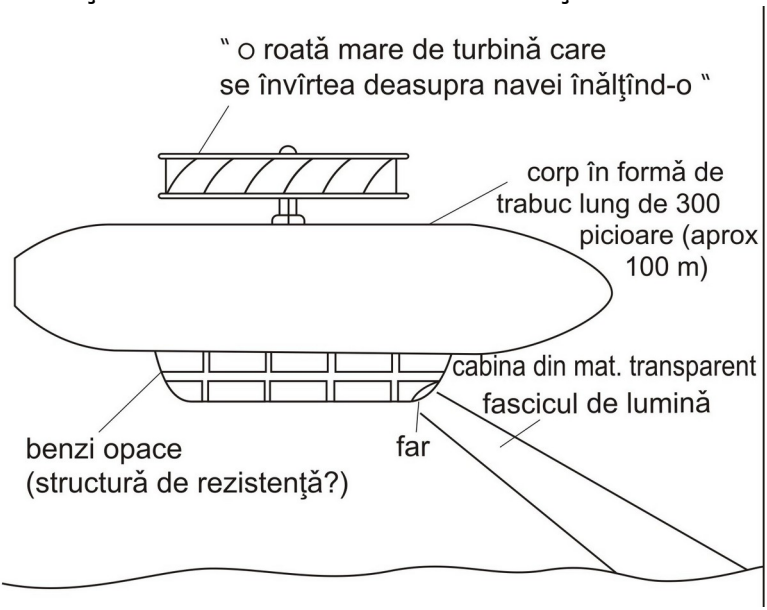


Fig. 10 – Posibila schiţă a navei aeriene descrisă în aprilie 1897, de Alex Hamilton, Le Roy, Kansas, SUA

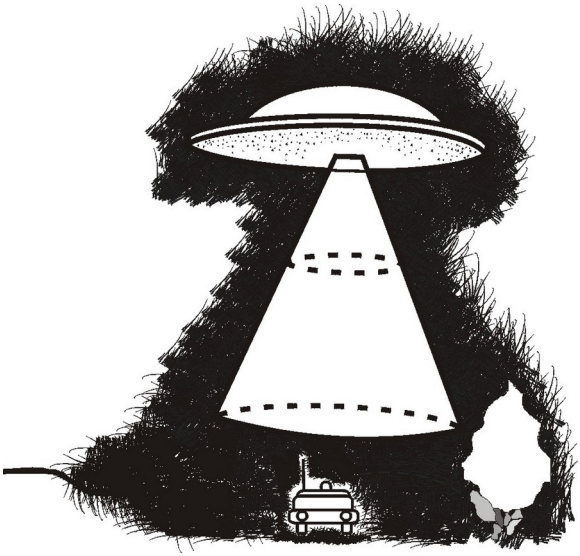


Fig. 11 – Fascicul de lumină retractilă emanat de OZN-ul observat de poliţistul Maarup E., Haderseley, Danemarca, 13 august 1970

O bănuim doar – posibil, sisteme antigravitaţionale; este posibil ca aparatele cu aripi, cu elici portante, să poată fi întrebuinţate numai la deplasarea limitată în cadrul unei atmosfere, sau să reprezinte exemplare izolate, construite de „amatori” fără posibilităţi prea mari.

Sistemele de propulsie ale aparatelor neidentificate sunt tot atât de variat deconcertante, ca şi forma OZN-urilor. Clasificate prin efectul lor sonic, vizual, prin influenţa exercitată asupra solului, sistemele de propulsie pot fi: cu jet (ca un forţaj de avion; combustibil chimic? aşa de simplu?) – ale căror

produse de ardere se combină cu solul modificându-i compoziţia; – cu radiaţii (cu sau fără efecte termice, radioactive, sau de altă natură asupra solului; uneori vegetaţia din jur e arsă bizar, ca şi cum procesul s-ar declanşa de la interior spre exterior; alteori solul se vitrifiază). Apar variaţii în aspectul, compoziţia solului, din zona aterizării, prin produsele sau/şi la temperatura provocată de arderea combustibilului necunoscut; se modifică, temporar şi local, direcţia şi intensitatea liniilor de forţă ale câmpului magnetic; oamenii sau animalele intrate în zona de acţiune a instalaţiei de forţă pot fi afectaţi din punct de vedere fiziologic.

Merită să ne oprim la reacţia animalelor în cazul apariţiei OZN-urilor pentru că, cel puţin în unele situaţii, ne putem face astfel o idee asupra modului de propulsie a aparatelor neidentificate. De multe ori caii, câinii, vacile, găinile, simt apropierea aeronavelor străine înainte de apariţia acestora în câmpul vizual – şi atunci devin agitate, se latră, se nechează, se rage, se cotcodăceşte, se rup lanţuri, se rod zgărzi, se sparg boxe de grajd, se evadează din curtea de păsări, tendinţa generală este de a fugi cât mai departe.

Cât mai departe de ce?

Pe urmă apare OZN-ul, sferic, sau discoidal, sau cilindric, şi atunci animalele noastre se lipesc cu burta de pământ, se ascund sub tufe, sub pomi, caută adăpostul casei – oare ce percep ele? Oare cum se transformă în mesaj de pericol, sau mai bine – oare *ce* anume, din efectele sesizabile sau nu (sesizabile de către noi) ale aeronavei străine înseamnă pericol? Şi îmi amintesc de altă situaţie în care însoţitorii noştri necuvântători se comportă mai mult sau mai puţin similar – înaintea cutremurelor. Atunci când presiunile imense, tensiunile interne ale plăcilor tectonice în

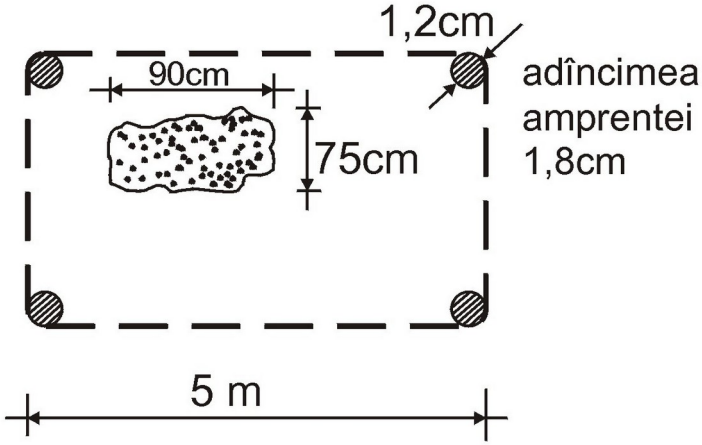
dezechilibru determină probabil distorsiuni ale câmpului gravitaţional, purtate de unde pe care nici nu ştiu bine dacă am reuşit să le găsim – distorsiuni sesizate de cai, câini, găini, prin misterioşi receptori pe care noi nu îi avem, sau nu îi *mai* avem, sau există dar am uitat să le descifrăm mesajul – mă rog, oricum ar fi, o grămadă de relatări despre cutremurul din 1977 încep aşa: „câinele meu, de obicei foarte cuminte, lătra, scheuna, se cerea afară deşi abia intrasem cu el în casă”, sau „caii nechezau în grajd, loveau cu copitele”, sau „dacă aş fi ştiut, toţi peştii din acvariu stăteau pe fund îngropaţi în nisip, printre pietre, n-au ieşit nici când le-am presărat hrană, purici de baltă uscaţi…”

Nu m-am uitat la peştii din acvariu când OZN-ul meu oval a trecut peste blocuri, dar reacţia animalelor poate însemna că maşinile venite din necunoscut, măcar unele dintre ele, produc – în ce fel? – distorsiunea câmpului gravitaţional, sesizată de animale şi interpretată ca o posibilă avertizare de cutremur? înseamnă asta, simplu, că acele OZN-uri folosesc câmpul gravitaţional pentru susţinerea, deplasarea lor prin atmosferă sau spaţiu cosmic, nici nu contează, înseamnă că sunt propulsate de motoare gravitaţionale şi se deplasează lejer pe liniile de forţă ale câmpurilor gravitaţionale omniprezente, ca bricurile purtate pe ocean de vânturi prielnice?

Poate.

Efectul sonic produs de OZN-uri variază de la silenţiozitate totală, trecând prin bâzâit, zumzet, uruit de diferite intensităţi, la sunetul unui motor convenţional cu reacţie. Dar niciodată nu s-a observat efectul de bang sonic cu toate că, la parametri similari de zbor, un avion de-al nostru ar fi produs o undă de şoc cu urmările bine ştiute. Lipsa bang-ului sonic se poate datora ionizării dirijate a stratului de aer în care

OZN-ul se deplasează; încărcând particulele de aer cu care vin în contact, cu aceeaşi sarcină electrică (de acelaşi semn) cu care este încărcat corpul lor, OZN-urile îşi deschid practic un culoar prin mediul în care se deplasează, prin respingerea reciprocă a particulelor încărcate cu sarcini de acelaşi semn. Aceasta ar putea fi o explicaţie şi pentru suprafaţa luminoasă, şi pentru aureola



În ambele cazuri urmele lăsate se înscriu în cercuri imaginare cu diametrul egal

Fig.12 – Amprenta lăsată de OZN-ul aterizat la 21 aprilie 1967, la South Hill, Virginia (zona punctată din desen reprezintă un sector de asfalt ars)

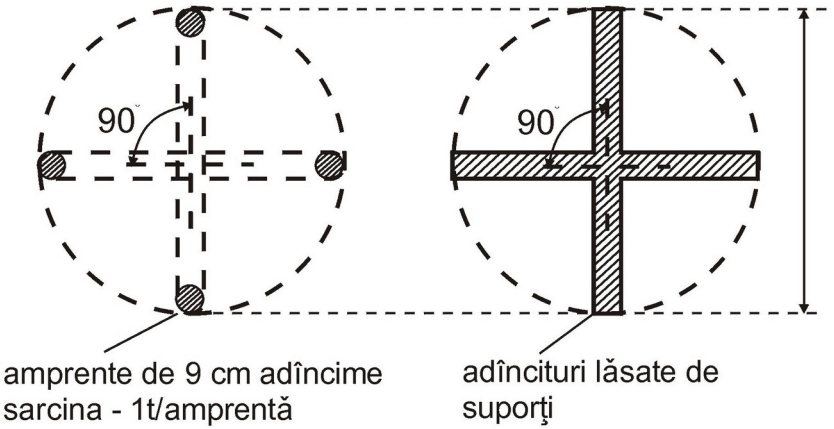


Fig. 13 – Amprentele lăsate de OZN-urile aterizate la 24 aprilie 1964, Socorro, New Mexico şi 1 iulie 1965, Valensole.

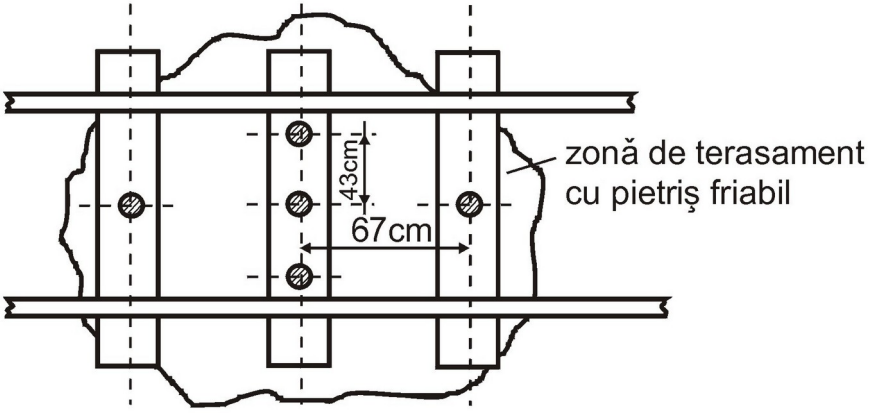


Fig. 14 – Amprenta lăsată la aterizare de OZN-ul din 10 septembrie 1954, Quarouble, Franţa.

Fig. 15 – Urma lăsată de OZN-ul aterizat la începutul lunii septembrie 1972, lângă Valea Plopului, jud. Prahova.

difuză care înconjoară de multe ori OZN-urile; în acest mod, într-un mediu fluid relativ dens, se poate obţine o serioasă diminuare a rezistenţei la înaintare. Dar cum să-ţi încarci cu o sarcină electrică tot avionul? şi cu ce consum de energie? Ştiţi cum frânează avionul de vânătoare, cu toată aerodinamica lui perfectă, la M ≈ 1? Datorită apariţiei undelor de şoc? La ce performanţe ar ajunge avionul meu, echipat cu un astfel de ionizator? *Urmele lăsate* de OZN-uri la locul aterizării indică şi ele, existenţa unei mari diversităţi de *trenuri de aterizare.* Există OZN-uri cu 3, sau 4, sau 6 suporţi; în marea majoritate a observaţiilor,

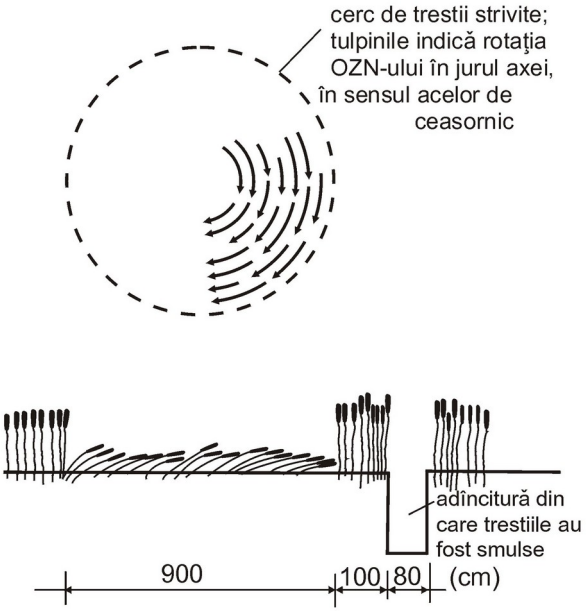


Fig.16 – Urma lăsată de OZN-ul aterizat la 19 ianuarie 1960 la Tullz, Queensland, Australia

aceşti suporţi sunt escamotabili. OZN-ul aterizat în

toamna târzie a anului 1977 la Valea Plopului, judeţul Prahova, a lăsat în solul umed trei urme de tălpi cu lungimea de 1, 5 m dispuse radial la 120° în jurul unui orificiu central, şi adânci de 15 – 30 cm. La locul aterizării au apărut muşuroaie de cârtiţă (de regulă cârtiţele hibernează în această perioadă) şi a crescut iarbă verde; s-a constatat că solul prezenta în zona respectivă o „căldură uşor radioactivă”. Alte OZN-uri lasă la locul aterizării două cercuri concentrice de plante strivite, sol tasat. Există OZN-uri care aterizează direct pe sol, fără niciun tren de aterizare, ca un avion pus pe burtă cu roţile escamotate; de regulă, după decolare, locurile acelea arată ca şi cum ciudatul obiect s-ar fi rotit rapid în jurul axei verticale.

După *mediul* în care evoluează, s-au observat OZN-uri în cosmos, în atmosferă, sub apă; din relatarea asupra unui OZN cu coadă de fum după el, aflat vizibil în dificultate, aterizat (amerizat?) sub gheaţa lacului Beloe, regiunea Velogodski, URSS, rezultă că, la ieşirea din lac după „reparaţie”, acesta a ridicat în aer o parte din mal. O parte bună din mal, pentru că – spun specialiştii – nouă ne-ar fi trebuit un număr foarte mare de excavatoare pentru a executa, în timp, dizlocarea unei cantităţi similare de pământ. Să fi fost efectul zonei de anti-gravitaţie, pe care e de presupus că unele OZN-uri o creează în jurul lor?

Şi încă, asta ar putea fi doar faţa vizibilă, accesibilă nouă, a lucrurilor; pentru că performanţe absolut de neexplicat – apariţia şi dispariţia spontană a unor nave din necunoscut – acreditează ideea capacităţii de a zbura prin timp, ori prin dimensiuni care nu sunt încă accesibile cunoaşterii umane.

Dispar aşa, rotindu-se în jurul axei verticale.

Dimensiunile aparatelor de zbor neidentificate variază între câteva zeci de centimetri şi sute de metri. OZN-uri de aceeaşi formă pot avea dimensiuni

foarte variate; să fie vorba de sonde automate şi aparate cu echipaj? Însuşi echipajul, în funcţie de comportare şi reacţia la întâlnirea cu oamenii Pământului nostru, pare uneori alcătuit din fiinţe vii inteligente, alteori din roboţi insuficient programaţi.

E greu de tras o concluzie; sunt foarte diverse OZN-urile, şi produc efecte foarte variate, şi uneori manifestări absolut caracteristice unui tip bine determinat de aparate, apar la cu totul alt tip, care până atunci prezenta particularităţi numai ale lui. Oricum, clasificate sau ntr, OZN-urile. vin, şi unele sunt rotunde, altele ovale, au elici, au aripi, dar mai ales nu au, sunt invizibile sau nu, luminoase sau mate, dar se joacă într-o manieră imposibilă cu lumina, o fragmentează, o îndoaie, o extind şi o retrag după legi pe care nu le înţelegem, însoţesc avioane şi batiscafe, defectează navele noastre cosmice, nu scăpăm de ele nici pe Lună, dreptunghiulare, sferice, cilindrice, în trei colţuri, aterizează şi lasă patru urme, sau şase, sau două cercuri concentrice între care cresc ciuperci fosforescente sau iarbă verde; cum sunt făcute, şi de unde vin, şi, la urma urmei, ce vor?

Nu ştiu.

Sunt prea multe, şi prea diferite.

Parcă n-ar veni toate dintr-un singur loc.

Nici nu cred, că vin toate dintr-un singur loc.

8 Colegii mei din neştiut.

„Era mai pocit decât Frankestein” – declara doamna Kathleen May, descriind străinul pe care, împreună cu încă şapte locuitori din Flatwoods, West Virginia, SUA, l-a văzut în seara zilei de 12 septembrie 1952. Atenţia doamnei May asupra farfuriei zburătoare şi a celui sosit în ea a fost atrasă de un grup de copii surescitaţi, grup din care făceau parte şi băieţii ei, Eddie, de 13 ani, şi Fred, cu un an mai mic decât fratele său. Copiii se jucau afară, când au observat o „farfurie zburătoare care scuipa foc roşu”; băieţii spuneau că ciudatul obiect a aterizat pe dealul din spatele casei doamnei May. „Am crezut că e doar imaginaţia lor” – spunea Kathleen May – „dar băieţii insistau că au văzut un OZN aterizând pe deal”. Gene Lemon a luat o lanternă puternică şi a declarat că se duce în explorare. La rugămintea fiilor ei, doamna May a însoţit grupul de adolescenţi. „Urcând dealul, am văzut o strălucire roşie” – povesteşte mai departe Kathleen May. „Am început să mă gândesc că poate nu chiar totul e imaginaţia băieţilor, şi îmi părea bine că Gene e cu noi”. După o jumătate de oră de urcat prin desişul care aproape acoperea poteca îngustă, îndemnurile de curaj ale lui Gene Lemon au sfârşit într-un lung urlet de groază, iar grupul vesel al vânătorilor de OZN-uri a luat-o la goană plin de panică, în faţa priveliştii dezvăluite de raza puternicei lanterne.

… Când în raza de lumină au strălucit punctele

verzi, fosforescente, Lemon a crezut o clipă că sunt ochii unui animal; în momentul următor şi-a dat seama că lumina în plin, ieşită de sub un fel de coif ascuţit, o faţă omenească imensă, puternic congestionată, şi cu ochi verzi, care clipeau în raza lanternei. În spatele acelei fiinţe era „o sferă mare cât o casă”, a cărei strălucire „pulsa ritmic”. După ce a reuşit să-şi pună la punct impresiile serii, doamna May descria fiinţa străină ca având nişte gheare grozave; cu toate astea, câţiva dintre băieţi nici n-au remarcat braţe, sau măcar ceva asemănător. Dar toţi au fost de acord că fiinţa aceea purta o îmbrăcăminte întunecată, „verde închis”, a precizat Neil Nunley. Înălţimea străinului a fost estimată diferit, între şapte şi zece picioare. Toată lumea a fost de acord asupra faptului că fiinţa sosită în globul de foc părea să împrăştie „un miros îngrozitor”. Cercetând ulterior locul aterizării, ziaristul Lee Stewart n-a găsit urme ale străinului sau ale navei sale strălucitoare, dar a simţit mirosul acela persistent; şi l-a asemuit cu mirosul lăsat de arderea unui combustibil folosit în Air Force – era „greţos şi iritant”. Cine a intrat vreodată în jetul unui avion cu reacţie, uită greu căldura şi mirosul specific de gaz ars – nu ştiu dacă greţos, dar într-adevăr iritant. Vreau să spun, mirosul gazului pe care noi îl folosim drept combustibil pentru avioane nu are nimic greţos; dar habar n-am ce fel de petrol foloseşte Air Force pentru aparatele sale.

De asemenea, toţi participanţii acelui party sfârşit atât de neobişnuit, au fost de acord că „fiinţa aceea se deplasa foarte ciudat. Când ne-a văzut, a pornit spre navă şi parcă nici nu mergea – pur şi simplu se deplasa. Se deplasa lin, fără să salte”.

La 13 iulie 1959, dis-de-dimineaţă, Fredericka Moreland din Blenheim, Marlborough, Noua Zeelandă, s-a dus să-şi mulgă vaca. „Îndreptându-mă spre padoc…

am văzut două lumini verzi, strălucitoare, ca nişte lămpi mari... apărând deasupra mea, şi coborând spre sol. M-am văzut dintr-odată scăldată în lumina aceea verde, şi totul în jur a devenit verde. Era o nuanţă oribilă de verde. Primul meu gând a fost: eu n-ar trebui să fiu aici. M-am dus spre un grup de pini, aflaţi lângă padoc; acolo m-am oprit şi am aşteptat.

Un obiect strălucitor, asemănător cu o farfurie şi având două lumini verzi dedesubt, cobora încet. Aerul a devenit foarte fierbinte. Două şiruri de jeturi în jurul mijlocului (pe circumferinţa) farfuriei aruncau flăcări portocalii; ele păreau să se rotească în sensuri contrarii. Obiectul acela măsura între 20 şi 30 de picioare în diametru, şi avea deasupra o cabină înaltă.

Jeturile s-au oprit, şi o lumină strălucea în ceea ce părea a fi o cupolă din sticlă, un dom care strălucea. Partea de jos a farfuriei părea a fi dintr-un metal gri; ea scotea un bâzâit slab, în timp ce plutea în aer.

În interiorul cupolei erau doi oameni îmbrăcaţi în haine strânse pe corp, strălucitoare; singurul lucru cu care semăna materialul acela, e folia de aluminiu. Aveau pe umeri căşti opace, aşa că nu le-am putut vedea feţele.

Unul din cei doi s-a ridicat, punându-şi mâinile în faţă, ca şi cum ar fi vrut să se uite în jos. Apoi s-a aşezat şi, după unul sau două minute, jeturile au început din nou să se rotească şi, înclinându-se întâi puţin, lucrul acela a înaintat şi pe urmă a urcat pe verticală şi a dispărut într-un nor, producând un sunet înalt, muzical".

Sunt două lucruri interesante: jeturile acelea de flacără portocalie, rotindu-se în sens invers, şi uşoara balansare a aparatului la decolare. Cele două rânduri de jeturi, aşezate pe circumferinţă, sunt similare cu două rotoare multiple. Există elicoptere birotoare, elicele lor, coaxiale sau nu, se rotesc în sensuri

contrare, anulându-şi astfel reciproc cuplurile motoare. Şi, în general, la decolare, după ce se desprind de sol, elicopterele se înclină puţin înainte (pentru a-şi asigura acea componentă a tracţiunii necesară zborului orizontal).

În noaptea de 23 martie 1980, cabanierul Robert Linkman de lângă Butzback, RFG, a fost solicitat de doi străini să îi servească cu ceva de băut. Ei au refuzat băuturile alcoolice, au refuzat citronada, Fanta, au refuzt până şi Coca-Cola; au acceptat până la urmă doar câte un pahar cu sifon. Cu toate că s-au adresat cabanierului în cea mai curată şi mai guturală limbă germană, cei doi discutau între ei folosind o limbă necunoscută – „nu semăna cu nimic" – declara ulterior domnul Linkman. Intrigat de comportarea vizitatorilor matinali, de limba ciudată, de costumele lor gri-albastre strânse pe corp, cabanierul i-a urmărit pe cei doi în pădure. Răcoriţi de sifonul băut la cabană, aceştia mergeau repede printre copaci; au ajuns într-un luminiş, unde îi aştepta o strălucitoare navă lenticulară. Au intrat în navă, după care aceasta şi-a intensificat strălucirea, şi a decolat vertical, fără niciun zgomot (Ufo Nachrichten, nr. 263/1980, mai-iunie).

… Exobiologii noştri, pornind de la anumite consideraţii anatomo-fiziologice, afirmă că, în mare, fiinţele raţionale din Univers se aseamănă din punct de vedere al înfăţişării – în sensul, măcar, că asemănările dintre ele sunt mai multe decât deosebirile. Aceste consideraţii sunt construite pe model analogic: fiinţele înzestrate cu raţiune posedă un sistem nervos dezvoltat, şi un organ similar creierului nostru; acesta trebuie să fie plasat izolat, cât mai ferit (cât mai sus, la fiinţele cu staţiune verticală) şi să aibă un înveliş dur care îl fereşte de şocuri mecanice accidentale – un craniu. Deci, fiinţele

raţionale, indiferent de unde vin ele, au ceva care seamănă cu un cap. Au nevoie de organe dezvoltate de percepţie, cunoaştere, comunicare; organele esenţiale de simţ, cele similare ochilor noştri, vor fi plasate evident în imediata apropiere a centrului (centrilor?) nervos superior – deci, dacă au ceva asemănător ochilor, acest ceva va fi plasat, în număr mai mic sau mai mare, pe ceea ce îndeplineşte rolul capului nostru. Au nevoie de organe cu care să poată acţiona activ la transformarea mediului în sensul dorit – mâini, braţe, tentacule – e nevoie de degete, care pot apuca subtil şi mai diferenţiat decât ventuzele sau cleştii. O fiinţă raţională activă, în sensul cunoscut de noi, trebuie să se poată deplasa – şi tabloul se completează cu ceva asemănător picioarelor. Se pot face aprecieri variate cu privire la dimensiunile relative şi formele tuturor acestor elemente, la numărul lor – cu toate că majoritatea exobiologilor sunt pentru o simetrie axială, acesta fiind aportul direct al modului nostru instinctiv (ancestral) antropocentrist, de a gândi. Se prevăd diferenţe la culoarea tegumenului, o infinitate de variante între pilozitatea totală şi calviţie completă; nu se cunoaşte dimensiunea finală a întregului ansamblu – şi raportul ei cu dimensiunile noastre. Putem doar bănui gamele de percepţie a diferitelor frecvenţe şi natura radiaţiilor percepute, modul de comunicare etc.

Atât doar, că o înfăţişare exterioară asemănătoare presupune, cel puţin aparent, o evoluţie aproximativ asemănătoare.

Asta ar putea însemna o grămadă de lucruri, asemănându-se la nesfârşit. Înseamnă că şi în alte colţuri din Univers, sistemele galactice, stelare, planetare, s-au format din elemente asemănătoare, şi în mod asemănător.

Înseamnă că şi pe planetele formate existau, în

proporţii asemănătoare, carbon, hidrogen, oxigen, azot.

Înseamnă că şi pe acele planete a existat oceanul primordial, supa de coacervate[5].

Că şi *la ei* viaţa a apărut în apă, a păşit timid pe uscat, pe urmă s-a instaurat o eră a vegetaţiei şi reptilelor uriaşe.

Înseamnă că şi *acolo* a intervenit ceva – catastrofă cosmică, schimbarea mediului – în sfârşit, ceva care a provocat moartea marilor reptile; au supravieţuit fiinţe cărora uriaşii saurieni nu le acordau multe şanse, mici, cu corpul acoperit cu păr, şi care stăteau mai mult prin copaci. Şi care aveau sânge cald, dar nici saurienii, nici acele mamifere primitive nu ştiau asta, şi nu ştiau nici că exact sângele cald a fost miza supravieţuirii şi evoluţiei ulterioare.

Mergând pe aceeaşi linie, mseamnă că pretutindeni s-a petrecut acel deocamdată inexplicabil accident cromozomial, care a diferenţiat net un grup de animale păroase, de masa imensă a *tuturor celorlalte fiinţe* de pe planetele cu viaţă ajunsă într-un anumit stadiu. Înseamnă că peste tot fiinţele acelea – puţine şi vulnerabile – au preferat staţiunea bipedă, şi au descoperit că se ucide mai simplu cu pietre decât cu mâna goală, şi de atunci n-au mai fost nici vulnerabile, şi au putut să crească şi să se înmulţească.

E greu de înghiţit un Univers în care lucrurile se întâmplă peste tot la fel. Dacă la noi, lucrurile s-au petrecut până la urmă *altfel* în Asia decât în Europa, şi altfel în Europa decât în Africa, şi în consecinţă suntem galbeni, albi, negri pe dinafară, şi gândim *structural* altfel în sinea noastră, e dificil de acceptat că evoluţia materiei de la praf interstelar la fiinţă

---

5 Ipoteza oceanului primordial în care a apărut viaţa primitivă este supusă, în prezent, unor critici de natură să o infirme; pînă la confirmarea lor, ne vom referi tot la ea (n.r.).

raţională, proces complex, condiţionat de enorm de mulţi factori, printre care şi *întâmplarea* – e dificil de acceptat că evoluţia a fost mai mult sau mai puţin identică pe planetele Proximei Centaur, de exemplu. Că deosebirile se reduc la diferenţe nesemnificative de proporţii, dimensiuni, culoarea ochilor şi păr. Avem şi noi oameni cu prea mult sau prea puţin păr, foarte înalţi sau foarte scunzi, cu ochi negri sau albaştri.

E totuşi greu de crezut că viaţa e una singură.

E greu de acceptat că există un singur tipar valabil de condiţii, apariţie, evoluţie, a celui mai complex, probabil, fenomen din natură. E greu de bănuit că am apărut şi evoluat, toţi, în incubatoarele reglate la aceeaşi temperatură.

Sau poate nici n-a fost aşa.

Poate căile evoluţiei, extinse la scară galactică, universală, sunt neînchipuit de complexe, dar produsul final, ultima consecinţă, convergenţa tuturor schimbărilor esenţiale dirijate legic către mai mult şi mai bun, este fiinţa superior raţională, cu înfăţişare mai mult sau mai puţin identică, indiferent unde şi cum a apărut, şi care au fost etapele dezvoltării ei?

Nu ştiu.

Poate, într-adevăr, legile evoluţiei ridicate la scară universală întrec tot ceea ce ne putem închipui, ca acţiune şi consecinţă finală. Poate viaţa însăşi e infinit mai complexă decât ne-o închipuim, infinit mai rară, poate acest miracol a fost unic, apărând pe o singură planetă, şi cei care locuiau pe acea planetă, dându-şi seama că sunt depozitarii unui fenomen repetabil doar la intervale care, practic, înseamnă irepetabilul la scară universală, l-au răspândit cu generozitate peste tot unde reuşeau să ajungă; şi au hotărât, atât de simplu, că şi pe Pământ va fi viaţă. E greu de răspuns la întrebările astea. Sunt prea multe, şi răspunsurile sunt prea aproape, şi atunci nu le recunoaştem, sau

prea departe, şi atunci nu ştiu când o să ajungem până la ele. Poate n-o să ajungem niciodată, la răspunsurile astea. Dar, indiferent dacă vom ajunge *să ştim* sau nu, colegii mei din neştiut, coborâţi din maşinile lor formidabile, au într-adevăr cap, mâini, picioare, ochi, urechi, gură, unii ne seamănă până la amănunt şi pe dinăuntru – respiră fără filtre, umblă fără echipament de protecţie. Unii sunt urâţi (ca Frankestein), alţii – altele – seamănă cu persoanele bune de basme, au păr lung şi blond căzut liber pe umeri rotunzi, totul raportat, evident, la normele noastre de frumos-urât. Diferă între ei şi faţă de noi ca statură, fizionomie, proporţii, culoare, număr de degete (parcă ne-am mai întâlnit cu asta, statuia din mină avea câte şase degete la mâini şi la picioare), dar semănăm mai mult decât ne deosebim, cel puţin la înfăţişare. Din câte ştiu, doar în cazul Frank Fontaine, Pontoise, Franţa, 28 noiembrie 1979, cel implicat în acest incident, supus unor şedinţe de hipnoză, a relevat aventura sa de cinci zile la bordul unui OZN aparţinând unor fiinţe… sferice. Deşi hipnoza nu este încă o tehnologie perfect stăpânită, cu rezultate perfect interpretabile. L'Institut Mondial de Sciences Avancees, analizând rezultatele şedinţelor de hipnoză, a tras concluzia că cele petrecute sunt reale) (din vol. Cont*act OVNI Cergy Pontoise, Ed.* Rochet, Paris, 1980). S-au făcut suficiente încercări de clasificare ale ocupanţilor OZN-urilor; una dintre cele mai complexe aparţine cunoscutului ozenolog brazilian dr. Jader U. Pereira. Clasificarea (*Phénomènes Spatiaux, 1970* – 71) n-are pretenţii de exhaustivitate; nu sunt pomeniţi, de exemplu, cei mai mici piloţi de OZN-uri (s-au semnalat cazuri în care martorii apreciau la 30 cm înălţimea acestora). Jader U. Pereira nu include în sistemul său nici acei piloţi cu aspect şi comportament de roboţi; iar criteriile de clasificare nu sunt foarte

stricte. Cred însă că e greu să fii foarte strict când clasifici, după relatările unor martori diferiţi, fiinţe venite din alte lumi. Dr. Pereira clasifica fiinţele nepământene în 12 tipuri, fiecare tip având sau nu mai multe variante (vezi tab. pag. 97 – 102).

Dacă tragem linie şi analizăm, rezultatul este de natură să ne entuziasmeze – sau să ne îngrozească, chestie de structură. Faptul că înălţimea ocupanţilor de OZN-uri variază între 0, 8 şi 3 m, că pielea poate avea o mulţime de culori, că fizionomia oscilează între urât, galben, chel, cu fante în locul ochilor, gurii – şi frumos, bronzat, blond cu ochi albaştri, curat rasă nordică – nu cred că înseamnă foarte mult. Cred că semnificaţie mai profundă are faptul că unii dintre ei respiră liber, sunt îmbrăcaţi uşor, umblă desculţi prin iarbă *ca la ei acasă* – în timp ce alţii folosesc filtre, sau măşti de gaze, sau umblă în scafandre cu cască ermetică – asta indică un metabolism bazat pe altceva decât pe oxigen, sau pe proporţii diferite de oxigen, sau presiuni atmosferice total diferite acolo de unde vin, sau alte temperaturi, sau ceva de care nici n-avem idee, dar total diferit de ce avem noi aici.

Au arme care sunt cilindrice sau sferice, sau nici măcar nu se văd, dar se simt. Ne paralizează, temporar, cu armele acelea. Nu omoară, paralizează numai – dar despre asta o să vorbim mai departe. Uneori încearcă să ne captureze, aşa cum am face noi cu animale ciudate şi rare, dar şi despre asta cred că o să vorbim mai încolo.

Sunt prea multe de spus, nu ajung câteva rânduri. In linii generale, colegii mei din neştiut ne seamănă într-adevăr, parcă ar vrea cu tot dinadinsul să confirme părerile exobiologilor tereştri. Numitorul lor comun se referă atât la schemă, la tiparul general după care au fost proiectaţi – ca înfăţişare, cât şi la atitudinea faţă de noi – ceea ce este mult mai important decât

înfăţişarea. Ceea ce este aproape fundamental, si conduce la ideea unui mod comun – sau, mai bine zis, a unei *înţelegeri comune* – asupra comportamentului în raport cu noi. Atitudinea generală este de ignoranţă, indiferenţă, desconsiderare, netă superioritate; când sunt binevoitori, o fac la modul în care suntem şi noi

Tabel preluat după J.U. Pereira (prelucrat şi de I. Hobana, Fl. Gheorghiţă, Dan Apostol)

Tip	**Varianta**	**Capul**	**Fizionomia**	**Talia, aspect general**	**Membrele**	**Pilozitatea**
I	1	normal	foarte apropiată sau identică cu a noastră	1, 60-1, 70 m, normal	proporţionale ca la noi	păr blond, scurt la băr baţi, lung la femei
	2	normal	foarte apropiată sau identică cu a noastră	1, 7 – 2 m subţiri, slabi	proporţionate ca la noi	păr blond, scurt la băr baţi, lung la femei
	3	normal	foarte apropiată sau identică cu a noastră	peste 2 m	proporţionate ca la noi	păr blond, scurt
II	1	normal puţin mai mare	faţă normală sau uşor umflată; ochii oblici	1, 10 – 1, 20 m, normal, uneori umeri largi	proporţionate ca la noi	

	2	normal	faţa normală sau uşor umflată, ochii oblici	1 – 1, 10 m, normal	proporţionate ca la noi	păr blond, scurt
	3	puţin mai mare	figură alungită, frunte înaltă	1-1, 10 m, normal	proporţionate ca la noi	păr întunecat pe cap
III	1	normal	ochi uşor oblici; aparenţă masculină, la toţi ocupanţii	1, 65 – 1, 75 m, aspect normal, robust	proporţionate ca la noi	păr blond, lăsat pe umeri
	2	normal	bărbie proeminentă	1, 25-1, 50 m	proporţionate ca la noi	păr blond sau brun lăsat pe umeri
	3	normal	faţă plină, uşor umflată	2 m, aspect robust	relativ mai lungi decât la noi	păr blond, lung pe umeri
IV	1	normal	faţă neexpresivă, cu fante în locul ochilor şi buzelor; nas subţire şi ascuţit	1, 50 – 1, 70 m	proporţionate ca la noi	păr blond, scurt la băr baţi lung la femei

	2	normal	faţă plină, ochi rotunzi, urechi mari, fantă în locul buzelor	0, 9 – l, 2 m aspect normal robust	proporţionale ca la noi	absentă
	3	mare rotund	bărbie proeminentă, barbă rară, ochi mari şi rotunzi, fantă în locul buzelor, nas ascuţit	0, 9-1, 2 m	braţe lungi picioare scurte	absentă

Tip	**Varianta**	**Capul**	**Fizionomia**	**Talia, aspect general**	**Membrele**	**Pilozitatea**
V	1	normal	bărbie ascuţită, pomeţi proeminenţi, ochii şi nasul normale	0, 85-l m, tors larg	picioare scurte	absentă
	2	mare	ochi mari, rotunzi,	0, 9 – 1, 2 m		

			nas ascuţit, gura ca un V răsturnat			
VI		În unele cazuri mare şi rotund, în altele mic şi rotund	faţa păroasă, ochi mari	0, 9-1, 2 m	membrele anterioare mai lungi decât la noi	au tot corpul acoperit cu păr
VII		normal	sprâncene groase, ochi mari, puternic depărtaţi unul de altul	1, 7 – 2 m corp robust	mâna cu patru degete groase	
VIII	1	acoperit de o cască mare, probabil etanşă	faţa observată prin vizorul căştii – albă sau întunecată (efect de filtru?)	0, 9-1, 2 m, normal		
	2	acop	faţa	1, 3 – 1,	propor	

		erit de cască, probabil etanşă	observată prin vizorul căştii – zbârcită şi gălbuie	6 m, normal	ţionate ca la noi	
IX	1	Idem	faţă observată prin cască, prelungă cu ochii depărtaţi	1, 8 – 2 m, corp zvelt	proporţionate ca la noi	
X		mare, fără păr	ochi rotunzi, mari	2-2, 5 m	proporţionate ca la noi	absentă
XI	1	normal	faţa observată prin casca transparentă, un singur ochi mare, frontal; nu se văd nasul şi urechile; dinţi lungi	2-2, 5 m	proporţionate ca la noi	păr pe cap; în două cazuri, păr lung; probabil femei
	2	normal	un singur ochi mare dispus frontal;	0, 8-0, 9 m	proporţionate ca la noi	păr lung, blond

			nu poartă cască			
XIII		acoperit de o cască sau glugă		2, 5-3 m	proporţionate ca la noi	

Tip	Var-Ianta	Tegumentul	Echipamentul	Armele, uneltele, instrumentarul
I	1	normal sau brun închis	salopete (combinezoane zbor) kaki, albe fosforescente, strălucitoare; ghete, cizme scurte	tub emiţător de raze luminoase, paralizante
	2	normal sau brun închis	salopete kaki, albe, fosforescente, strălucitoare; ghete, cizme scurte	tub emiţător de raze luminoase, paralizante
	3	piele albă, piele verzuie	Îmbrăcăminte strânsă pe corp, strălucitoare	sferă strălucitoare cu efect paralizant
II	1	piele albă	salopetă albastră strălucitoare sau gri-verzuie, cu bandă luminoasă pe piept sau o lumină pe fiecare umăr; cască pe cap	tub emiţător de raze intens luminoase, provocând senzaţii de apăsare
	2	piele	combinezon	nu s-au

		închisă la culoare	larg sau strâns pe corp	observat
	3	piele verde	combinezon larg sau strâns pe corp; cască pe cap	nu s-au observat
III	1	piele normală; piele albă	combinezon maro închis	nu s-au observat
	2	piele albă	combinezon, centură lată	arme paralizante
	3	piele albă	combinezon din material elastic; într-un caz erau desculţi	nu s-au observat
IV	1	piele zbârcită, cu aspect rugos	cămaşă şi pantaloni gri-verzui; şapcă pe cap	nu s-au observat
	2	piele zbârcită, zgrunţuroasă, albă	cămaşă şi pantaloni gri-verzui; şapcă pe cap	nu s-au observat
	3	piele zbârcită, neagră sau roşietică	cămaşă şi pantaloni gri, verzi sau albastre; capişon sau şapcă pe cap	nu s-au observat

Tip	Varianta	Tegumentul	Echipamentul	Armele, uneltele, instrumentarul
V	1	piele albă, lucioasă	combinezoane gri-verzui	arme paralizante
	2	pielea închisă la culoare	combinezon; capul acoperit cu cască	arme paralizante
VI			nu au; o singură dată semnalată un fel de pelerină	tub emiţător de raze orbitoare
VII		pielea verzuie	tot corpul îmbrăcat într-o salopetă; mască de gaze care acoperă nasul şi gura	un tub gros de care nu s-au folosit
VIII	1	piele albă sau întunecată	Scafandru complet, transparent sau opac; casca idem	arme paralizante, folosite în doua cazuri
	2	piele gălbuie	Combinezon (ermetic?) ataşat la cască; două lămpi pe piept; în două cazuri casca luminoasă; cizme scurte	lampă emiţătoare de fascicol luminos cu efect paralizant
IX		piele albă	Costum de	nu s-au

			scafandru strâns pe corp, cu cască; uneori echipamentul foarte strălucitor	observat
X		piele albă sau roşie	Combinezon transparent, pantalon şi un fel de tricou din material metalizat	armă în formă de tub
XI	1	piele roşie	Uneori scafandru; mai des combinezon transparent, protejând îmbrăcămintea cu un aspect metalic; cască globulară transparentă, uneori cu un fel de „clipici” deasupra	nu s-au observat
	2	piele albă	Benzi argintii înfăşurate în jurul corpului	nu s-au observat
XII		piele albă sau verzuie	Costum de scafandru transparent sau cu aspect metalic, uneori luminos sau strălucitor; cască sau glugă	nu s-au observat

Tip	Varianţă	Atitudinea faţă de noi; alte acţiuni	Nr. de cazuri / nr. de „colegi” obs	Ţara
I	1	Prietenos-indiferentă; în 10 cazuri au vorbit martorilor (în limba maternă a acestora; într-o limbă necunoscută); un caz de comunicare prin telepatie	**18 / 73 63 bărbaţi, 10 femei**	Argentina, Brazilia, SUA, Franţa, Anglia
	2	Idem	**5 / 10**	Argentina Brazilia
	3	Indiferentă	**7**	Argentina
II	1	Defensiv-amicală; o singură dată au conversat cu martorul, în limba sa maternă	**13 / 52**	Canada, SUA, Brazilia, Franţa, Anglia, Italia, Danemarca
	2	Aparent prietenoasă; nu conversează	**4 / 11**	Canada, Brazilia, Italia, Franţa
	3	Agresivă; tentativă de răpire	**3 / 30**	Canada, SUA, Argentina, Polonia

III	1	Amical; nu conversează, o dată s-a vorbit martorului în limba sa maternă	**5 / 9**	Brazilia Australia
	2	Desconsideră martorii; înzestraţi cu putere telepatică; la o singură încercare de dialog, martorul resimte o presiune mentală	**6 / 18**	Brazilia, Chile, Mexic, Anglia
	3	Indiferenţi	**3 / 5**	Argentina Brazilia
IV	1	Observă cu atenţie mediul şi martorii; nu au existat tentative de dialog	**1 / 4**	SUA
	2	Amicală, în general; un caz de ostilitate; un caz de dialog în limba martorului	**4 / 8**	SUA
	3	Intimidaţi; fug la apariţia oamenilor (la apariţia	**5 / 16**	Canada, SUA, Franţa, Brazilia

		noastră); nu s-au semnalat tentative de dialog		

Tip	Varianta	Atitudinea faţă de noi; alte acţiuni	Nr. de cazuri / nr. de „colegi” obs	Ţara
V	1	Amicală, dar în general se feresc de contact cu noi; nu s-au semnalat tentative de dialog	**4 / 11**	Germania, Franţa, Perú, SUA
		Diferită, de la amical la ostil; o tentativă de răpire a martorului; in câteva cazuri au dialogat cu martorii în spaniolă	**7 / 12**	Venezuela, Franţa, Italia, Spania, Suedia
VI	2	Diferită, de la amical la ostil; tentativă de dialog într-o limbă necunoscută martorului	**7 / 11**	Franţa, Venezuela Prof. Cristian Bălan semnalează un asemenea ocupant ieşit dintr-un OZN aterizat pe terit. RSR
VII		Diferită, de la amical la ostil;	**4 / 7**	Iran, Australia, SUA, Brazilia

		două tentative de dialog, în portugheză şi engleză		
VII	1	Fug la apariţia oamenilor; un caz de ostilitate, un caz de atitudine amicală, cu dialog în limba engleză	**14 / 32**	Franţa, Brazilia, SUA, Canada, Chile, Italia, Ins. Reunion (Oceanul Indian)
	2	Agresiune şi/sau fugă; nu s-au semnalat dialoguri	**10 / 24**	Brazilia, Franţa, Italia, Germania, SUA
IX		Amicală; într-un caz, martorul „aspirat” în interiorul OZN-ului aterizat; în trei cazuri s-au adresat martorilor într-o limbă necunoscută	**10 / 23**	Argentina, Spania, Brazilia, Bolivia, Filipine, Italia
X		Amicală; încercare de conversaţie într-o limbă străină	**4 / 11**	Argentina, Brazilia, SUA
XI	1	În unele cazuri amicală, alteori martorii au fost atacaţi; paralizarea	**4 / 13**	Brazilia, Chile, Argentina

		martorului aflat în mişcare		
	2	Indiferentă	**3 / 8**	Argentina, Perú
XII		Amicală; un caz de dialog cu martorul	**14**	Argentina, Portugalia, Scoţia, Anglia

amabili, cu maimuţele deştepte: de sus, şi pentru fiecare răspuns bun – o banană. Uneori sunt agresivi; alteori se tem de noi şi fug, aşa cum am fugi noi, cu carabina în mână şi cartuşiera plină, din faţa unei gorile. Dar niciodată nu se dezvăluie, cum am face-o noi în faţa unor egali. Nu spun de unde vin, şi de ce vin, şi de ce preferă anumite zone pentru aterizare, şi cum sunt construite maşinile lor, ce le propulsează, ce caută pe fundul oceanelor noastre, ne lasă să ne spargem capetele încercând să pricepem de ce nu încearcă o luare oficială de contact cu noi, cam ce suntem în ochii lor, bănuim numai.

Şi nici măcar nu pot fi sigur că lucrurile astea extraordinare s-au petrecut într-adevăr, adică s-au petrecut chiar aşa cum au ajuns până la mine, şi uneori nu mai ştiu ce să cred, şi mă înconjoară semne cocoşate de întrebare, şi devin eu însumi un semn de întrebare – pentru că n-am văzut, n-am atins, n-am auzit cu urechile mele vocile acelor piloţi întrebând cine ştie ce, într-o limbă nemaiauzită pe planetă. Planeta primordială, Pământul nostru. Şi nu ştiu nici măcar ce aş face, cum aş reacţiona şi ce s-ar întâmpla până la urmă între mine şi colegii aceia cu care am cel puţin un numitor comun intrat în toată fiinţa – maşina de zburat. Mi-am planificat să fiu demn, dar se pare că e una din situaţiile în care nu prea te poţi ţine de ce ţi-ai planificat.

Nu ştiu de ce.

Cred însă că, dacă totul ar fi imaginaţie, acei dintre

noi care pretind că s-au întâlnit cu ocupanţii OZN-urilor, ar fi fost mai inventivi. Adică ar fi descris un fel de caracatiţe, sau păianjeni, sau meduze aeriene, sau ceva care să nu fie nici caracatiţă, păianjen, meduză, ceva care să nu aibă nici pe departe un echivalent terestru – în sfârşit, ceva care să încerce să convingă. Să convingă exact prin insolit. E mai aproape de structura noastră.

Nu toţi cei care au văzut ozenauţi sunt exobiologi, sau au citit consideraţiile exobiologilor asupra probabilei înfăţişări a unor fiinţe venite dinafară. E mai uşor să fii crezut când povesteşti, terorizat şi încă gâfâind: „din farfuria aceea a coborât ceva atât de bizar, cu o grămadă de ochi, guri, colţi, braţe, picioare, şi două aripi de liliac” – decât atunci când ridici din umeri şi spui, aproape dezamăgit: „nişte tipi care ne seamănă afurisit de bine. Seamănă cu mine, cu tine, cu oricare dintre noi”. Pentru că, indiferent de gradul de stranietate, înfăţişarea celor care coboară din farfuriile zburătoare constituie, practic, variaţii pe o temă foarte bine cunoscută: propria noastră înfăţişare. Au într-adevăr cap, două mâini, două picioare, dialoghează sau nu, respiră oxigen sau până şi simplul contact cu atmosfera noastră le este dăunător, au toţi staţiune bipedă, folosesc arme, unelte, telepatie, au degete la mâini, uneori plete blonde şi atunci sunt de-a dreptul fermecători; pot fi albi, roşii, negri, galbeni, verzi, răi sau mai degrabă indiferenţi, umblă desculţi sau în scafandre ermetice, pitici sau uriaşi, toţi respectă acelaşi tipar care, cel puţin la noi, e unic, rezervat numai omului. Aşa asemănători sau deosebiţi sunt totuşi diverşi ca înfăţişare, comportament, fiziologie – cât putem să ne dăm seama de fiziologia lor – sunt *la fel de diferiţi ca aparatele din care coboară.* Proveniţi dintr-un trunchi comun, sau convergenţă firească a materiei

organizată iniţial în cele mai diverse moduri, spre unica formă ideală, sau poate rezultat al unui mod de evoluţie obsesiv-identic peste tot unde a fost să fie viaţă, colegii mei veniţi din multe neştiuturi refuză să-mi spună, ca între aviatori, scoţându-şi căştile de zbor: „salut! Ce frumos e la voi. La noi, când am decolat, ploua îngrozitor”.

9. Dispariţii de persoane

«Noaptea de Crăciun a anului 1909 Oliver, băiatul de unsprezece ani al fermierului Owen Thomas, din valea Brecon, Wales, Anglia a întâmpinat-o împreună cu familia sa. În jurul orei unsprezece fermierul l-a trimis pe fiul său după apă: „Ollie, mai avem un ceas până la miezul nopţii, şi gâturile noastre sunt uscate de cât am cântat, şi mai avem de cântat". Se cântau evident psalmi, şi faptul că printre invitaţi se afla preotul din Brecon împreună cu doamna sa, îi împiedica pe cei strânşi în jurul marelui cămin din sufrageria fermei Thomas să se răcorească cu altceva decât apă.

Oliver s-a îmbrăcat, a luat găleata, a ieşit; după zece – douăsprezece secunde, întreaga adunare i-a auzit strigătele disperate: „Ei mă răpesc, ajutor, ajutor, mă răpesc!"

Pastorul a apucat o lampă cu parafină şi toţi au fugit afară; raza puternică a lămpii lumina treptele, zăpada, dar nimeni nu l-a văzut pe băiat. Însă strigătele puternice continuau: „ajutor, ajutor, mă iau cu ei!"

— Vocea băiatului parcă vine din cer – a spus pastorul şi a ridicat raza felinarului spre cerul întunecat, lipsit de stele. Strigătele de ajutor se auzeau din ce în ce mai slab, până la urmă nu s-au mai auzit deloc.

A doua zi a venit poliţia. Cercetările au constatat că urmele băiatului mergeau aproximativ 20 de metri

drept spre fântâna din curte, apoi dispăreau. Nu erau alte urme în jur. Găleata goală era aruncată la cinci-şase metri de locul unde sfârşeau paşii lui Oliver, în zăpada neatinsă.

Poliţia a încercat să emită câteva ipoteze, infirmate însă: băiatul era prea greu ca să poată fi răpit de vreo pasăre cunoscută în Wales; în acel 1909 avioanele noastre aveau prea multe probleme cu zborul în sine, ca să mai poată fi folosite la kid-dnapinguri din aer; şi mai era acel strigăt limpede al copilului, repetat: „ajutor, *ei* mă răpesc!" Poliţiştii ştiau că alegerea cuvintelor folosite de cineva aflat în panică este foarte importantă, şi aproape întotdeauna revelatoare. Oliver avea ochi buni, şi dacă acei „ei" care l-au luat ar fi semănat cu ceva, sau ar fi fost o pasăre uriaşă, băiatul ar fi numit acel „ceva"; dar, în spaima lui, Oliver Thomas a repetat de mai multe ori: „ei mă răpesc".» (B. Steiger, *Stranges froom the skyes).*

Poveste? Poate…

(„Ei, ei ne-au distrus elementul de combustie; s-a sfârşit!" transmitea 61 de ani mai târziu John Swigert, pilotul modulului de serviciu al expediţiei Apollo-13.) De fapt nu se sfârşise, abia începea, unul dintre cele mai formidabile jocuri ale inteligenţei umane cu necunoscutul, având ca miză trei vieţi omeneşti. Am învins noi, dar asta s-a întâmplat 61 de ani mai târziu. Şi alătur cele două întâmplări din cauza acelui „ei", şi a întrebării izbucnite din neputinţa noastră: care *ei?*)

La 20 august 1962, Raimundo da Silva, un băiat de doisprezece ani din Diamantina, Brazilia, anunţa poliţiei dispariţia tatălui său, Rivalino, luat la bordul unei „mingi uriaşe, care scânteia şi lăsa fum galben, înecăcios".

Diamantina e un loc uitat de lume, şi Raimundo, cu tot numele lui evocator de blazon, nici măcar nu ştia să citească; n-avea de unde să afle că există OZN-uri

şi ozenauţi. Atunci, cel puţin, Diamantina n-avea curent electric, şi băiatul nu putea cunoaşte aceste lucruri de la radio sau de la televizor. Şi, după cum a rezultat din ancheta locotenentului de poliţie Wilson Lisboa, e greu de crezut că trei copii, Raimundo, Fatima, de şase ani şi Dirceu, de doi ani, şi-ar fi omorât tatăl pentru simpla plăcere de a rămâne într-adevăr orfani – doamna da Silva decedase cu un an înainte. Însă aceeaşi anchetă descoperea că la 19 august Rivalino povestise unor prieteni ai săi, mineri, că a văzut doi „străini ciudaţi", de circa 90 cm înălţime, „săpând o groapă în pământ". După dispariţia prietenului lor, minerii şi-au adus aminte de strania poveste şi s-au întrebat dacă nu există o legătură între ea şi plecarea lui Rivalino în „mingea care scânteia şi lăsa fum galben". De asemenea, în locul indicat de Raimundo că ar fi aterizat „mingea", poliţia a găsit o zonă de 5 metri în diametru din care praful era împrăştiat, şi care „arăta straniu". Concluziile psihiatrului care i-a examinat pe băieţi sunt suficient de rezervate, dar în acelaşi timp destul de limpezi: „Nu vreau să discut faptele în acest caz – a spus dr. João Antones de Oliveira. Aceste fapte sunt peste competenţa mea. Dar pot afirma că Raimundo este normal, şi el a povestit ceea ce crede că ar fi adevărul".

Patru zile după „plecarea" lui da Silva, peste cincizeci de oameni, inclusiv şeful postului de poliţie din Gouveia, oraşul din apropiere, au urmărit zborul, deasupra acoperişurilor, al unui obiect rotund, scânteietor.

Locuitorii din Brasila da Minas au intrat în panică când, la 28 august, un obiect „ca o minge de fotbal uriaşă, luminoasă" a staţionat câteva minute în aer, lângă turnul bisericii. Ştiind despre dispariţia lui da Silva, ei şi-au imaginat că ocupanţii OZN-ului „îşi aleg

o nouă victimă”.

Dispariţia lui da Silva a ridicat numeroase semne de întrebare: oare a dat accidental peste doi ozenauţi angajaţi într-o acţiune, experimentare, pe care aceştia o considerau secretă? Rivalino spusese prietenilor că „două personaje ciudate săpau o groapă în pământ”. Oare plantau ceva acele personaje în solul fertil al Braziliei? Ce? Intenţionau să ascundă ceva? A întrerupt cumva bătrânul da Silva un tainic ceremonial? Văzuse acel brazilian analfabet „prea mult”, ameninţând astfel securitatea unei expediţii venite din necunoscut? Sau cei care ne vizitează recurg periodic la asemenea procedee, pentru studii şi informări?

Sigur, şi asta poate fi tot o poveste.

… Dar cea mai răsunătoare acţiune în materie de răpiri, consemnată de „folclorul OZN”, a fost iniţiată în august 1915, când nu a dispărut un ţăran brazilian sărac, sau un băiat de unsprezece ani plecat după apă, ci un întreg regiment britanic de infanterie.

La a 50-a aniversare a debarcării forţelor britanice în golful Sulva, lângă Anzac, Turcia – suntem deci în 1965 – supravieţuitorii secţiei a 3-a din prima companie de infanterie divizionară N.Z.E.F. (New Zeeland Expeditionary Forces) şi-au amintit strania întâmplare, aducând la lumină fapte ce păreau moarte şi înmormântate. Iată ce povesteşte veteranul F. Reichart, din Noua Zeelandă: „Eram 22 de oameni din secţia noastră, în tranşeele de pe dealul Rododendronilor, lângă golful Sulva. De dimineaţă am observat şase-şapte nori mari, cenuşii, în formă de pâine (calotă sferică? Cum erau pâinile cu care îşi hrănea, în august 1915, armata britanică soldaţii?). Ţin minte cum discutam între noi că, deşi bătea o briză uşoară, norii aceia, a căror structură părea solidă, nu se clinteau din loc; ei stăteau nemişcaţi,

suspendaţi peste valea care era de fapt albia secată a unui lac.

Pe urmă i-am văzut pe cei din Regimentul 14 Norfolk, mărşăluind încolonaţi prin albia aceea de lac secat; mergeau să înlocuiască soldaţi aflaţi în tranşeele de pe cota 60. Atunci, unul din norii aceia cenuşii a coborât aşezându-se în drumul celor care mărşăluiau, şi împreună cu soldaţii de pe cota 60 am văzut, îngroziţi, cum cei care veneau intrau în nor şi nu mai ieşeau! După ce ultimul om din Regimentul 14 Norfolk a «intrat în nor», acesta s-a ridicat în aer, alăturându-se celorlalţi şi, în timp ce noi, soldaţii din tranşee, priveam terorizaţi, cei şapte nori cenuşii au pornit în formaţie împotriva vântului. Şi au dispărut”[6].

Dar şi aceasta poate fi încadrată în poveştile nesigure ale folclorului OZN.

Oficial, Regimentul 14 Norfolk a fost dat ca „nimicit” în confruntarea cu inamicul, dar în 1918, după capitularea Turciei, când primul lucru făcut de autorităţile britanice victorioase a fost să se intereseze de soarta regimentului, autorităţile militare turceşti au răspuns că „habar n-aveau de existenţa acestei unităţi”.

În primul război mondial, un regiment britanic avea între 800 şi 4.000 de oameni – şi o grămadă de căruţe, tunuri, furgoane etc. Chiar dacă luăm cifra minimă de 800, acţiunea e impresionantă. Urmele soldaţilor, cailor, roţilor, sfârseau brusc, în dreptul unei linii ca un hotar; nicio urmă nu încerca să se abată măcar din drum, pe fundul prăfuit al lacului secat era uşor de văzut şi de citit orice dâră, linie, amprentă de roată, picior sau copită.

800 militari echipaţi de război înseamnă 80 de tone greutate. Noi, abia după anii ’70 am realizat avioane capabile să ridice încărcături de 80-100-120 tone –

6 Vezi bibliografie, Steiger B.

AN-22 „Anteu”, C-5A „Galaxy” – mai nou şi mai mult, AN-400. Dacă socotim că doi militari cu raniţe voluminoase, cartuşiere şi puşti model 1914 ocupă, cam înghesuiţi, $^{1\ mp}$, rezultă o suprafaţă necesară de $40^{0\ mp}$ pentru întreg personalul regimentului britanic. Nici nu e mult, un pătrat cu latura de 20 metri sau un cerc cu raza ceva mai mare de 11 metri; incredibil, cât de puţin e nevoie pentru 800 de soldaţi înghesuiţi. Considerând şi caii, căruţele, tunurile, mărim de patru ori suprafaţa – ca să încapă! – şi obţinem doar $160^{0\ mp}$, adică un pătrat cu latura de 40 metri sau un cerc cu raza ceva mai mare de 22 metri. Şi „pâinea” aceea putea să aibă spaţiul interior etajat printr-o punte intermediară, cum au şi G-5A ŞI AN-22, iar atunci, la dimensiunile astea, încăpeau foarte bine, pe lângă Regimentul 14 Norfolk, motoarele, combustibilul, diferitele amenajări funcţionale, postul de pilotaj şi echipajul OZN-ului.

Considerând raportul greutate totală/greutate utilă, acesta e de 3, 12 pentru AN-22 şi 3, 24 pentru celălalt gigant, C-5 A; extrapolând, obţinem aproximativ 400 tone greutate totală pentru nava din necunoscut, plină cu 800 militari britanici şi 50 de tone de cai, căruţe, tunuri. E o valoare acceptabilă, compatibilă cu aeronavele noastre de astăzi. Nici latura de 40 de metri sau diametrul de 44 metri nu reprezintă foarte mult, din ce ştim noi referitor la dimensiunile OZN-urilor.

Evident, pornind de la premisa că existenţa OZN-urilor este cel puţin discutabilă.

De pildă, cel de la Petrozavdsk avea 104 metri lungime.

Oricum, Regimentul 14 Norfolk, aşa luat la încadrarea lui minimă, chiar dacă a fost cea mai mare, nu a fost în niciun caz singura unitate britanică ridicată la ceruri! Acelaşi domn Reichart, veteran al

primului război mondial, stupefiat de întâmplarea al cărei martor ocular fusese, a cercetat arhivele militare şi a descoperit că, în 1898, în Sudan a dispărut fără urme un pluton de militari englezi. Cercetările efectuate tot în 1898 în zona Khuber Pass au costat armata britanică o întreagă companie de geniu. Urmele genistilor dispăreau misterios, „toţi paşii aceia înaintau spre o linie dreaptă, dar nicio urmă nu depăşea linia, n-o ocolea şi nu se întorcea din drum”. Linia care putea fi urma lăsată pe pământ de marginea trapei deschise în pântecul navei.

Paşii mergeau drept spre linia aceea, n-o ocoleau, nu se întorceau, mergeau drept spre linia aceea ca un hotar, o treceau şi dispăreau în neştiut.

10. De fapt, cam ce pot să ne facă? (I)

Chiar, ce pot să ne facă?

La 13 august 1967, Inacio de Souza şi soţia sa Maria, de la o fermă situată între Cricas şi Pilar de Goias, statul Goias, Brazilia, au observat un obiect „în formă de ciupercă”, cu diametrul de aproximativ 100 de picioare (33 de metri), staţionând pe sol, lângă clădirile fermei. Lângă aparat erau trei „creaturi înalte de circa un metru, în costume galbene strâns lipite de corp”, care s-au îndreptat spre cei doi soţi. Se pare că, în împrejurări bine determinate, reacţiile noastre sunt aceleaşi, în Kansas ca şi în Brazilia: Inacio şi-a expediat soţia în casă şi i-a acoperit strategic retragerea, trăgând focuri de carabină în musafirii nepoftiţi. Spre deosebire de cazul Sutton, aceştia au reacţionat. Un jet de lumină verde a ţâşnit din disc şi l-a lovit pe fermier în piept; Inacio a căzut. Maria a alergat spre soţul ei, în timp ce făpturile sosite din necunoscut s-au urcat în aparatul lor care a decolat, făcând un zgomot asemănător unui roi de albine.

După câteva zile Inacio a început să aibă senzaţii puternice de greaţă, de mâncărimi şi oboseală a întregului corp. Transportat la spitalul din Goiana, capitala statului Goias, şi supus unui consult, s-a constatat că suferea de leucemie, cu rapide alterări ale sângelui. În două luni, greutatea sa a scăzut foarte mult, iar pe corp i-au apărut pete alb-gălbui. La circa 60 de zile după întâlnirea cu semenii din altă lume,

Inacio a murit, prezentând simptome tipice ale bolii de iradiere.

În după-amiaza zilei de 7 ianuarie 1970, în apropierea satului Jwjärvi, Finlanda, Aarno Heinonen şi Esko Vilja au văzut pe cerul senin un nor ciudat, roşu-cenuşiu, foarte strălucitor. Norul a coborât spre cei doi şi s-a putut observa un obiect rotund, gri-strălucitor, cu aspect metalic şi având baza plată, aflat în interiorul norului. Obiectul „zumzăind încet", s-a oprit lângă Heinonen; zumzăitul a încetat şi ceaţa roşie-cenuşie s-a risipit. „Era atât de aproape" – a spus acesta, „puteam să-l ating cu băţul de ski". Partea inferioară a obiectului zburător avea circa zece picioare în diametru şi prezenta trei umflături rotunde dispuse radial la 120°, ca trapele trenului de aterizare escamotabil.

Ce a urmat seamănă cu o secvenţă de film science-fiction *(ca mai tot ce se întâmplă în cartea asta; şi cred că niciodată fantasticul nu e în măsură să egaleze ceea ce se întâmplă în realitate):* din obiect a „apărut" – în sensul că a apărut spontan, nu printr-o trapă – a apărut un fel de omuleţ foarte zvelt, de aproape un metru înălţime. Omuleţul a îndreptat o cutie neagră spre cei doi finlandezi încremeniţi, şi scântei ca nişte vergele scurte de lumină roşie, verde, violetă, ţâşnind din cutia aceea, l-au atins pe Aarno Heinonen. Pe urmă s-a format din nou ceaţa roşietică, şi norul acela ciudat s-a îngroşat, s-a ridicat de la pământ şi a dispărut în cerul senin, luând cu sine obiectul gri cu baza plată şi pe omuleţul cel zvelt.

În scurt timp, Heinonen a început să acuze dureri interne violente; o lună întreagă urina lui a fost aproape neagră.

Pentru Esko Vilja, întâlnirea s-a soldat doar cu tulburări de echilibru, înroşirea feţei şi, ulterior, a întregului corp.

În vara anului 1968, când o serie întreagă de întâlniri de gradul trei au zguduit Argentina, în apropiere de Olavarria, 400 kilometri sud-est de Buenos Aires, a aterizat o farfurie zburătoare din care au ieşit, după afirmaţia martorilor, trei piloţi înalţi de circa 2 metri, îmbrăcaţi în costume fosforescente. O grupă de militari argentinieni, la ordinul caporalului, a deschis foc cu armele automate împotriva celor trei şi a navei în care sosiseră; dar gloanţele n-au avut niciun efect asupra OZN-ului şi echipajului său. Un fascicul de lumină, emis de nava discoidală, i-a paralizat temporar pe zeloşii militari şi pe caporalul lor; nu şi-au revenit decât după ce farfuria zburătoare a decolat în trombă, lăsând iarba arsă la locul faptei.

Tot cu înroşirea şi umflarea feţei s-a ales şi René Gilham din Merom, Indiana, SUA, după ce, împreună cu câţiva vecini, a privit câteva minute o farfurie zburătoare cu diametrul de 10-12 metri, care făcea „punct fix” la 60-70 metri deasupra lor. Din centrul obiectului zburător erau proiectate în jos fascicule de lumină albastră.

Doctorul Joseph Dukes, care l-a tratat pe René Gilham, a declarat că „arsurile acelea… semănau cu cele cauzate de expunerea prelungită la radiaţia unei instalaţii electrice de sudură”.

Brazilianul Onilson Patero, a cărui întâlnire cu nave din alte lumi va fi expusă ulterior mai amănunţit, a prezentat la consultul medical făcut imediat după găsirea sa pe autostrada Itajobi – Catanduva (Brazilia), doar câteva urme de arsuri neînsemnate.

Două zile mai târziu, pe corp i-au apărut pete galben-verzui care s-au extins, fără să-i producă însă lui Onilson nicio senzaţie neplăcută. Encefalograma, electrocardiograma, examenul psihologic, au indicat un om perfect sănătos. Un om perfect sănătos cu urme slabe de arsuri pe faţă şi pete ciudate, galben-

verzui, pe torace şi abdomen. Doctorul Elias Azis – Chediak, de la spitalul Albino, Catanduva, a declarat: „pacientul meu a suferit arsuri neobişnuite, cauzate de radiaţii absolut necunoscute”.

Până la urmă, petele galben-verzui au dispărut de la sine, dar întâlnirea cu OZN-ul „său” nu i-a lăsat lui Onilson Patero amintiri foarte plăcute. „Bineînţeles că voiam să fug”, declara el, „dar nu puteam mişca picioarele. Parcă erau împiedicate de un lasso elastic…”

Tot împiedicaţi, izbiţi, ţintuiţi, s-au simţit şi unii din locuitorii satului englez Warminster de lângă Heytesbury, Anglia, începând din acea sâmbătă când OZN-uri au început să staţioneze pe cer, în apropierea satului lor. Maiorul William Hill se întorcea de la parada armatei teritoriale, când motorul maşinii sale s-a oprit brusc; coborând din bătrânul „Austin”, la atingerea solului a simţit cum o „forţă” l-a ţintuit pe călcâie. „Aerul vibra, şi vibraţia aceea mă înconjura din toate părţile. Auzeam un fel de şuierat sinistru, întretăiat de zgomote ciudate, ca atunci când se rupe o bucată masivă de metal. Simţeam plutind în aer o ameninţare, nu ştiu cum să spun – fantastică, dar reală, o simţeam în aer, deasupra mea. Parcă era zgomotul unui frigider uriaş, care funcţiona însă departe şi mai sus. După trei minute, lucrurile au revenit la normal. Am putut să mişc, şi când am făcut contact motorul a pornit imediat”.

Declaraţia lui Hill e doar una din declaraţiile făcute de locuitori din Warminster în acea perioadă. Oamenii spuneau: „a fost o impresie certă, ceva mă apăsa în jos, mă ţintuia. Dacă ar fi fost în apropiere un şanţ, un adăpost, m-aş fi ascuns în el cu mare plăcere. Era ceva, ca un ciocan căzut din cer”.

„Am auzit un sunet ca un bâzâit înfundat – declara Eric Payne de 19 ani – dar nu venea de la sârmele de

telegraf. Nici nu pot spune sigur din ce direcţie venea – venea de peste tot. Sunetul acela plana deasupra mea, şi totul vibra în jur, şi era ceva care mă înspăimânta. Pe urmă a fost ca o cutie de conserve uriaşă în care cineva rostogoleşte şuruburi şi piuliţe mari, chiar deasupra capului meu. Am ridicat faţa, să văd dacă nu e un avion zburând la joasă înălţime, şi atunci am simţit o ploaie de lovituri ascuţite, pe frunte şi obraji. Parcă eram în interiorul unui vârtej, şi vântul îmi ridica părul în sus, şi ceva mă lovea peste ochi, era groaznic. Şi în acelaşi timp, capul şi umerii îmi erau presaţi dureros spre sol. Am încercat să lupt cu acel atacant invizibil, dar nu ştiam cum s-o fac”.

Să fi nimerit oare, şi maiorul Hill, şi tânărul Payne, în „jetul” unui aparat de zbor cu motor anti-gravitaţional? Oare emit aceste motoare – unele din ele – ceva similar cu un flux de particule anti-gravitaţionale? „Ceva mă ţintuia… ceva mă apăsa în jos… părul se ridica, în vârtej, dar capul şi umerii erau presaţi dureros spre sol…” Faptul că „nu se vedea nimic” nu înseamnă mare lucru: nici când a dispărut Oliver Thomas nu s-a văzut nimic. Au fost situaţii când OZN-uri, sau obiecte de-ale noastre aflate sub fluxuri bizare de radiaţii, câmpuri emise de OZN-uri, au devenit transparente – şi de la transparent până la invizibil nu mai este chiar foarte mult. Mi se pare însă interesantă stângăcia evidentă în încercările de a explica ce se întâmplă – e limpede că oamenii aceia se întâlneau cu ceva pentru care noi n-am inventat încă cuvinte, noţiuni, şi nu ştiau cum să descrie acel „ceva”, deşi încercau s-o facă cât mai bine. Parcă ne mai întâlnim uneori cu această situaţie – în încercările scrierilor vechi de a fixa elemente (de înaltă tehnicitate, inclusiv) care depăşesc mult cunoştinţele, impresiile obişnuite, evident vocabularul oamenilor din acele epoci. Oamenii aceia de demult care ne-au

lăsat întâmplările lor, nici nu ştiau foarte bine ce văd; şi nu aveau cuvinte, noţiuni măcar aproximative, pentru a descrie ce se întâmplă sub ochii lor. Şi astfel relatările vechi de obiecte insolite, eventual OZN-uri, ajunse până la noi, degajă aceeaşi stângăcie în încercarea de a povesti cu cuvinte de toate zilele lucruri atât de străine, încât nici nu ţin de lumea noastră. Iată descrierea Leviathanului din „Cartea lui Iov": „Spinarea lui este şiruri de scuturi, înţepenite ca prin peceţi de piatră! Unul se încopcie strâns cu celălalt, şi nici vântul nu poate pătrunde printre ele… Strănutul lui scapără lumina ochilor, şi ochii lui sunt ca genele zorilor; din gura lui ţâşnesc jurubiţe de flacără, scapă scântei de foc, din nările lui iese fum… răsuflarea lui dogorăşte ca jăratecul şi flăcări izbucnesc din gura lui… Pe pântecele lui sunt cioburi ascuţite; el lasă pe pământ scrijelituri de grapă… el face din mare o căţuie fumegândă; în urmă-i, el lasă o dâră de lumină. Cine poate să pătrundă până la căptuşeala zalelor sale? Porţile gurii lui, cine le-a deschis vreodată?"

Chiar, cine?

Vocabularul bătrânului Iov n-avea zestrea cuvintelor, noţiunile tehnice de care beneficiem astăzi. Când Leviathanul devine, simplu, un vehicul acoperit cu blindaj ermetic, posibil metalic, propulsat probabil prin reacţie, capabil să meargă pe sol (cu şenile) şi prin apă, echipat cu proiectoare puternice şi cu ceva similar unui tun laser.

Atât doar, că nu ştiu ce căuta un asemenea vehicul pe Pământ, la vremea lui Iov.

Parc-ar fi o povestire ştiinţifico-fantastică…

Să ne întoarcem însă la Warminster şi la locuitorii lui „ţintuiţi, apăsaţi, orbiţi", care vedeau uneori pe cer lucruri cu neputinţă de explicat.

Reverendul Graham Philips a observat deasupra

Warminsterului „un obiect strălucitor, în formă de ţigară, care a rămas acolo circa 20 minute”. Harold Horlock şi soţia sa, Dora, descriau „două traiste roşii, fierbinţi, despărţite printr-un spaţiu întunecat, pe ale cărui laturi atârnau…”

Alan Chapman descria un avion neobişnuit observat prin binoclu, zburând rapid la mare înălţime. „Avea o lumină mare, roşie, care clipea, şi încă multe lumini albe, strălucitoare, pe lângă lumina aceea. Părea să zboare pieziş, viteza lui era foarte mare şi nu ţinea o direcţie constantă”.

E posibil ca măcar Alan Chapman să fi văzut, totuşi, un avion obişnuit. Oricum, locuitorii din Warminster au hotărât că sunt „bântuiţi”, au botezat „Lucrul Acela” forţa misterioasă care îi ţintuia la sol, şi au început să pună în seama „Lucrului Aceluia” tot ce se întâmpla în jur, mai mult sau mai puţin neobişnuit – băltoaca apărută din senin în curtea din spate a lui Bill Curtis, sau ciulinul înalt de 12 picioare (patru metri) crescut pe islaz, despre care Dora Horlock spunea: „… A trebuit să cadă ceva din cer, ca să îl facă atât de mare”.

Mai ţineţi mine *Culoarea căzută din cer* a lui H. P. Lowecraft, unul dintre cele mai stranii şi mai cutremurătoare lucruri citite vreodată, tocmai pentru că totul se întâmplă atât de simplu, aproape de fiecare din noi, şi exact asta face nefirescul cumplit de firesc, şi uşor de atins, încât ne întrebăm cum de lucrurile povestite nu s-au întâmplat totuşi până acum? Oare chiar nu s-au întâmplat?

11. De fapt, cam ce pot să ne facă? (II)

Pot să acţioneze asupra maşinilor, avioanelor, tehnicii noastre cosmice, în aceeaşi manieră hotărâtă care indică limpede de partea cui este iniţiativa.

Majoritatea celor aflaţi în automobil, la întâlnirea cu OZN-uri, consemnează oprirea motorului. Aviatorii de pe aparate echipate cu motor clasic păţesc la fel, dar consecinţele sunt evident altele. Motoarele automobilelor aflate la trecerea de nivel peste calea ferată de lângă Usovsk, URSS, s-au oprit când pe cer au apărut două OZN-uri argintii, dar trenul electric şi-a văzut nestingherit de drum.

Fizicianul american Mac Kanibel consideră că motoarele cu aprindere internă – adică exact sistemul de aprindere al acestora – poate fi scos din funcţiune de la distanţă, generând „un câmp electromagnetic de o anumită frecvenţă”.

De regulă, după dispariţia cauzei – OZN – toate sursele afirmă că motoarele pornesc fără probleme.

Motoarele avioanelor reactive, neavând nevoie de sistemul electric de aprindere pentru funcţionare curentă, aparent cel puţin, nu pot fi oprite de câmpurile energetice generate prin simpla prezenţă a navelor din necunoscut; dar aparatura de radio şi radiolocaţie este foarte puternic bruiată, şi uneori aparatura de bord în totalitate, nu doar cea radio-electronică, prezintă perturbaţii şi anomalii în funcţionare.

Să fie oare efectul puternicului câmp termic,

generat de unele OZN-uri pe lângă câmpuri electrice, electromagnetice şi care provoacă modificarea puternică a parametrilor fizici ai maselor de aer?

În primul capitol descriam întâlnirea a doi dintre camarazii mei de profesie cu un OZN deasupra Braşovului, şi efectele încă suportabile manifestate asupra avionului şi pilotului de această întâlnire.

Însă povestea se poate întâmpla şi altfel.

La 1 iulie 1956 un avion de vânătoare-interceptare F-94 Starfire a fost dirijat cu ajutorul radiolocatorului la o ţintă neidentificată. Operatorul radar de la bord a descoperit ţinta pe ecran, şi F-94 s-a îndreptat spre ea; apoi pilotul a văzut ţinta şi la ochi – era un obiect strălucitor, în formă de disc, care stătea nemişcat.

În momentul în care operatorul radar a cuplat emiţătorul sistemului de identificare IFF (Identification Friend or Foe – identificarea prin semnal de radiolocaţie a avioanelor amice sau inamice) deci, când un fascicul de unde electromagnetice cu anumite caracteristici, bine determinate, a iradiat discul strălucitor – motorul avionului Starfire s-a oprit. (Uite că se poate! Ar fi şi o explicaţie: temperatura mare a câmpului termic generat de OZN determină o scădere accentuată a densităţii aerului, ceea ce duce la debit insuficient de aer în motor, îmbogăţirea excesivă a amestecului în camera de ardere, scăderea sub limita de funcţionare a raportului de diluţie – şi motorul se opreşte). Motorul s-a oprit, iar cabina avionului a devenit un infern mic şi încins – cu toate că becurile roşii de incendiu, becurile acelea de care se teme toată lumea, nu s-au aprins. „Era… ca şi cum suflul fierbinte al unei lămpi de sudură m-ar fi izbit peste faţă’” – a spus mai târziu pilotul. N-a fost timp nici să raporteze la sol ce se întâmplă: i-a ordonat operatorului radar din cabina a doua să părăsească avionul, şi s-a catapultat la

rândul lui.

Aproape orbit şi sufocat, în timp ce se rostogolea în cădere liberă, reflexul de pilot l-a determinat să mai privească o dată OZN-ul: era „imens şi circular”.

În 1971, două avioane militare ungureşti MiG-21 au fost decolate şi trimise la o ţintă neidentificată; pe ecranele radiolocatoarelor de dirijare de la sol, navigatorii-operatori au văzut cum cei doi vânători s-au contopit cu ţinta, şi cum aceasta a dispărut în mare viteză.

Şi n-a mai fost nimic.

Dar cu asta aproape ne-am obişnuit, s-a întâmplat de mai multe ori.

Ne-am obişnuit aproape şi cu ideea că „ei” au defectat modulul de serviciu al expediţiei Apollo 13, şi că ne urmăresc curent navele cosmice.

La 3 august 1958, o întinsă zonă a Romei a fost cufundată în întuneric, când un OZN luminos, foarte mare, a trecut deasupra oraşului.

La 9 noiembrie 1965, o pană de curent provocată de OZN-uri în zona estică a SUA, din statul Maine până în statul New York, a lăsat în întuneric peste 30 milioane de oameni. Circuitele de siguranţă, de comutare, au refuzat să funcţioneze aşa cum erau ele proiectate să funcţioneze. Ruptorii se deschideau fără explicaţie, şi când tehnicienii încercau să restabilească circuitele, aceştia se deschideau din nou; s-au închis târziu, după ce OZN-urile semnalate în zonă au dispărut.

Deci, cam ce pot să ne facă? în afara faptului că ne lasă pe întuneric, ne defectează rachetele şi avioanele, opresc motoarele maşinilor, ne opăresc feţele, provoacă leucemie şi pete galben-verzui care trec de la sine, uneori ne paralizează, alteori acţionează asupra noastră prin intermediul unor forţe stranii care ne ţintuiesc de pământ, încearcă să ne răpească şi

reuşesc chiar, dispărem individual sau cu întreg regimentul în neştiut, cu caii, tunurile, puştile noastre model 1914 sau mai recent cu avioane F-8, F-94, MiG-21 – ce pot să ne mai facă?

Cred că pot să facă ce *vor;* dar *nu vor*. Cred că, de fapt, vor să ne lase cât mai în pace. Raportat la numărul total de observaţii, de întâlniri de diferite grade, numărul situaţiilor în care s-a ajuns la conflicte cu OZN-urile şi cu ocupanţii acestora, este suficient de redus ca să confirme că, de fapt, vor să ne lase: cât mai în pace.

12. Ce le facem noi lor

De obicei, tragem cu puşca.

Familia Sutton a tras cincizeci de focuri de armă, în aproximativ două ore.

Inacio de Souza a trimis-o pe Maria în casă, şi a tras cu carabina în cele trei făpturi strălucitoare care se apropiau.

La Olavarria, caporalul şi soldaţii săi au primit cu rafale de mitralieră echipajul unui OZN, atunci sosit din altă lume.

În 1964, un grup de tineri din Rio Vista, California, au făcut exerciţii de tir pe un OZN cilindric; se auzea sunetul gloanţelor ricosând pe suprafaţa din metal.

Un poliţist declara: „... era limpede că nu pot să ajung obiectul acela (un OZN). Aşa că am scos pistolul şi am tras în el".

Reacţie tipică; când putem, tragem cu tunul, cu rachete, cu armamentul de la bordul avioanelor.

În 1952, două aparate de vânătoare F-102 au interceptat un OZN deasupra Washingtonului, l-au încadrat şi au tras asupra lui cu tunurile de bord.

Se pare că a căzut o bucăţică de OZN.

În 1972, Jean Thoroval, corespondent de presă american aflat în Vietnam, comunica că baterii de rachete şi artilerie antiaeriană au deschis focul asupra unui imens OZN roşu-portocaliu. Rachetele şi proiectilele explodau înainte de a reuşi să atingă OZN-ul.

O situaţie similară este descrisă într-un document

NATO, dat publicităţii în 1976.

De ce facem asta?

Dacă de Souza s-ar fi dus spre ei şi i-ar fi poftit în casă?

Dacă cei doi Sutton i-ar fi spus omuleţului de nichel: „Hello! Cu ce putem să-ţi fim de folos?”

Dacă rachetiştii şi-ar fi păstrat rachetele pentru ţinte mai precis identificate?

E uşor să îmi pun întrebările astea stând pe scaun, la mine acasă, cu cockerul Tom la picioare. N-am fost niciodată în cabina acelor avioane care zburau spre o imensă navă din necunoscut, nu m-am aflat pe câmpul gol, luminat violent de proiectoarele unui disc de 50 metri diametru care planează tăcut deasupra solului, şi în care se deschide o trapă, etc.

N-am văzut o faţă cu ochi imenşi, privindu-mă fix prin vizorul măştii etanşe.

Am văzut doar un ou de lumină, trecând la 100 de kilometri depărtare.

Habar n-am cum aş reacţiona dacă lucrurile s-ar petrece foarte aproape de mine, între *ei* şi *mine,* cu mine. Ar fi posibil să fug, să urlu, să trag cu pistolul, dacă aş avea pistol.

De ce?

Se pare că toţi cei implicaţi direct în întâlniri cu OZN-uri, cu echipajele maşinilor sosite din neştiut, au acelaşi sentiment de teamă, groază, panică dincolo de raţiune, şi reacţia violentă e firească în acest context.

Ce determină sentimentul de teamă amintit de mulţi dintre cei implicaţi direct şi de aproape în întâlniri cu OZN-uri? Din ce zonă a instinctului nostru, ca memorie a speciei, iese acest sentiment apropiat de teroare? Este oare generat de o incompatibilitate cu cei care ne vizitează, neajunsă încă la nivel de conştientizare, dar resimţită violent de tot ceea ce suntem, în afară de fiinţa strict raţională? Oare simpla

noastră structură, reacţionează astfel în faţa unui necunoscut care nu seamănă cu nimic, pentru care nu găsim termen de comparaţie în întreaga noastră zestre genetică, oglindind toată istoria şi experienţa speciei? Sau dimpotrivă, ne stăpâneşte tulbure amintirea teribilă a unui lucru întâmplat înainte de a şti că suntem, dar încrustat pentru totdeauna în tot ceea ce ne alcătuieşte? Ce lucru? Şi încă, oare aşa se întâmplă lucrurile peste tot?

Oare peste tot lumile resping, din motive încă neştiute, ceea ce vine din alte lumi? şi noi, parte de sânge a acestei planete de care nu ştim cum să ne mai desprindem, simţim exact asta, fără să ştim că o simţim? şi reacţia noastră e doar o infimă parte, partea vizibilă şi ştiută a respingerii la scară planetară? Caii care nechează, plantele care se veştejesc, apa care seacă, ţărâna care se usucă şi crapă, pustiurile care înaintează inexorabil, an după an…

Nu cred.

Fără să mă bazez pe mare lucru, nu cred.

Am ieşit în Cosmos, când am avut cu ce, şi ne-am întors.

Ne-am întors şi de pe Lună, cum ne-am întors.

Atunci de unde teama, violenţa, respingerea?

Poate nu suntem încă pregătiţi, ca specie, pentru ceea ce se întâmplă?

Cunosc teama, am probleme cu ea personal, ca pilot de vânătoare.

Doar cine n-a fost în cabina unui avion gonind cu 2500 km pe oră la 19-21.000 metri de scoarţa pământului, şi n-a văzut atunci şi acolo aprinzându-se becuri roşii de avarie, poate crede că nu există frica. Am fost acolo, şi becurile roşii ardeau, şi am ştiut că frica o să vină, face parte din noi, şi când a venit am spus, ei şi, mi-e groaznic de frică. Mi-e groaznic de

frică, şi sunt singur în avionul ăsta paradit, şi am toate motivele să-mi fie frică, dar să vedem ce este de făcut. Pentru că vreau să ajung totuşi jos cu avionul ăsta, aşa paradit cum e.

Şi am ajuns.

Nu numai eu, toţi piloţii trecem prin asta. De aceea ştim foarte bine ce inutil este să întrebi: „ţi-a fost frică?" Bineînţeles că mi-a fost frică. Dar m-am întors, şi măcar una din raţiunile acestei întoarceri este exact *a pleca din nou;* şi miza întoarcerilor viitoare este că niciodată n-o să las teama să mă copleşească, să se transforme în panică.

Dar aparatul meu a fost făcut pe Pământ, şi la douăzeci de kilometri înălţime sunt totuşi acasă, chiar dacă ceva mai departe; şi totul se întâmplă între mine şi planeta care m-a născut, iar avionul este şi el de fapt un Pământ mititel care îmi dă oxigen şi căldură chiar dacă uneori se defectează şi atunci mi se face frică.

Dar navele din necunoscut sunt poate altceva, nici nu ştim precis ce.

Coboară din ele nişte tipi despre care iar nu ştim mare lucru.

Şi tipii ăia vin direct spre noi.

Aşa se naşte, cred, panica.

Atunci scoatem pistolul şi tragem.

De fapt, o analiză mai atentă a lucrurilor arată că piloţii veniţi din neştiut acţionează dur numai ca legitimă apărare, la atacurile noastre direct agresive. De cele mai multe ori însă, „ne fac rău" involuntar – prin efectele avute asupra noastră de simpla funcţionare a maşinilor zburătoare pe care le folosesc.

Aşa s-a întâmplat cu René Gilham, de exemplu. În cazul lui Aarno Heinonen, se pare că afecţiunile ulterioare nu au fost produse de scânteile ţâşnite din cutia neagră, ci tot de către câmpul de forţă (?) emis

de OZN în procesul firesc al funcţionării lui: Esko Vilja n-a fost atins de scânteile multicolore, dar şi el a prezentat simptome de arsuri.

Mai mult, se pare că în unele situaţii, conştiente de posibilele efecte negative cauzate de funcţionarea OZN-urilor, echipajele caută să ne protejeze, acoperindu-şi aparatul staţionat la sol cu un „sac” de plastic – ca în cazul Catanduva. În acelaşi timp, ambalajul de plastic poate însemna o intenţie de camuflare sau de protejare a propriului echipaj, în cazul debarcării acestuia.

De ce deasupra Clujului şi Iaşului OZN-urile au staţionat ore în şir în interiorul unui înveliş protector? Se întâmpla oare ceva ce nu trebuia văzut de jos? Sau ne protejau de o posibilă influenţă nocivă? Se ascundeau pur şi simplu, încercau să-şi ia o înfăţişare comună, la adăpostul căreia să ne studieze mai bine? Cum să te ascunzi, într-un balon pe care nu-l duce vântul atunci când este vânt? Sau poate nici nu contăm, şi atunci înseamnă că se întâmpla un lucru care s-ar fi întâmplat oricum, cu noi sau fără noi? Oare chiar ne vor binele echipajele din OZN-uri, sau se ascund, sau nici nu se sinchisesc de noi?

Cred că însăşi noţiunea de bine-rău e discutabilă, şi se poate cel puţin inversa, în relaţia cu fiinţe despre care nu ştim nimic. E posibil să aibă criterii atât de diferite de bine-rău, încât înseşi aceste noţiuni să îşi piardă sensul. Mai ţineţi minte cu ce a speriat echipa trenului 91, Monon-Indianapolis, formaţia de patru OZN-uri discoidale? Cu raza unei lanterne puternice. Mulţi automobilişti spun că „păreau să se ferească de raza farurilor” (OZN-urile). În cazul avionului F-94 Starfire, OZN-ul a trecut la agresiune când a fost pusă în funcţiune staţia IFF, deci când a fost iradiat cu un fascicul dirijat, relativ îngust, de unde electromagnetice dintr-o anumită gamă de frecvenţe.

Nici razele de lumină, nici fasciculele aparaturii IFF nu ne fac rău – dar ce semnificaţie pot avea ele pentru colegii din neştiut? Ce semnificaţie are, acolo de unde vin, o rază de lumină? un fascicul de unde? un avion care cade? un om care moare?

Ce înseamnă pentru ei copacii, apele, lanternele, automobilele, un bob de grâu, copiii, câinii noştri cocker, noi înşine – ce suntem pentru ei, după atâţia ani de când plutesc deasupra în discurile lor strălucitoare şi nu fac altceva decât că ne lasă să încercăm să fim noi înşine, şi acţionează de regulă numai atunci când reacţia noastră la discurile strălucitoare, la sferele de foc, la cei coborâţi din navele cu 3, 4, 6, 8 picioare telescopice de aterizare, depăşeşte fără voia noastră legi, reguli, limite niciodată ştiute?

Până unde poate merge deosebirea între ceea ce *vedem,* când de fapt *privim* unul şi acelaşi lucru?

13. Metalogica

În vara-toamna anului 1940 pe cerul planetei se luptau avioane, avea loc bătălia Angliei – confruntare dintre Luftwaffe şi Royal Air Force – una din cele mai dure încleştări în istoria războiului aerian. Miza piloţilor britanici era, simplu, ţara – şi piloţii de pe Spitfire şi Hurricane au făcut imposibilul, reuşind să oprească ofensiva pornită din cer asupra Insulelor Britanice. „Niciodată, atât de mulţi, n-au datorat atât de mult, atâtor de puţini” – declara Winston Churchill, recunoscând public datoria de neplătit, contractată de întreaga naţiune faţă de un pumn de oameni, piloţii strânşi în chingi în cabinele înghesuite ale avioanelor de vânătoare. Mă rog, nici Bătălia Angliei şi nici declaraţia premierului britanic de atunci nu au legătură directă cu această carte, însă e bine ca unele lucruri să fie pomenite uneori, ca aducere aminte. Legătură directă cu cartea asta are însă un zbor din timpul acelei încleştări aeriene, patrularea în zona Douvres a căpitanului Grayson din RAF, executată într-una din nopţile anului 1940. Raportul căpitanului, reprodus în revista „Coronet”, numărul din aprilie 1943, relatează în limbajul concis al pilotului de vânătoare întâlnirea sa cu un biplan „Fokker”, aparat folosit de forţele aeriene germane în primul război mondial. Încă din anii ’20 „Fokker” era considerat ca fiind atât de depăşit, încât mai exista doar ca epavă prin cimitirele de avioane; contrariat de acea apariţie cunoscută lui doar din povestirile colegilor vârstnici şi

din albumele cu începuturi aeronautice, pilotul englez a virat, apropiindu-se cât mai mult de venerabila relicvă.

Noaptea, distanţa dintre două avioane aflate în zbor se apreciază greu, ai mereu impresia că celălalt aparat, umbră nedesluşită, e prea departe, te apropii de el şi brusc se vede foarte mare, acoperă orizontul întunecat, şi în străfulgerarea de lumină, rază de lună, se văd deodată detalii, cupola cabinei, antena, numărul de înmatriculare, tracele, lansatoarele, linii întrerupte alcătuite de nituri pe suprafaţa lustruită. Aşa a văzut şi căpitanul Gravson, fără să creadă ce vede, că anacronicul „Fokker" avea pe aripi şi pe derivă „Crucea de fier", insigna avioanelor germane în prima confruntare mondială, iar pe fuselaj era pictată emblema escadrilei comandate de „baronul roşu", vestitul as al aviaţiei germane, căpitan Manfred von Richthoffen – emblema Circului zburător.

S-a întors oare în trecut, pentru câteva minute, căpitanul-aviator Grayson? Luna aceea, cerul de noapte sub care zbura, au fost pentru un timp oarecare ale anului 1916? 1917, 1918? Sau pilotul de pe Fokker, la comenzile aparatului său din pânză întinsă pe nervuri de lemn tare, era catapultat în viitor, fără să ştie vreodată că a zburat prins în colimatorul unui inamic – dar într-un război care se întâmpla cu 22 – 24 de ani mai târziu?

Ce s-ar fi întâmplat dacă Grayson ar fi apăsat pe trăgaciul tunurilor sale de bord?

În ce timp, al său sau al pilotului german, ar fi zburat proiectilele trase din Spit într-o noapte a anului 1940, asupra Fokkerului care de peste două decenii dormea în cine ştie care cimitir de avioane?

S-ar fi topit oare, în acea clipă de neconceput, întreaga viaţă victorioasă a pilotului german, presupunând că până la urmă a scăpat, s-a însurat, a

avut copii? Cu ce urmări? Pentru acea familie, pentru Germania, Europa, pentru întreaga noastră lume care oricum nu e prea mare?

Sau gloanţele ar fi străbătut o fantomă de avion?

Sau ar fi închis un cerc în acel timp frânt şi s-ar fi orânduit din nou, cuminţi, în benzile din cutiile pentru muniţie ale avionului Spitfire?

Ori poate, *asemenea lucruri* se întâmplă aşa încât eventuale consecinţe ulterioare sunt excluse? în sensul că acel pilot german sau într-adevăr a scăpat şi a făcut copii cu a sa frâu, sau ar fi fost oricum doborât după încă un sfert de oră de zburat, în chiar acea noapte, dar de către un pilot englez *al timpului său,* aflat la comenzile unui „Camel" sau ale unui „Gladiator"?

Oare într-adevăr, se pot alătura lumi de nealăturat? Există breşe în timp, discontinuităţi care permit zborul, sub cerul aceleiaşi nopţi, al unui „Fokker" german în aparatul de ochire al vânătorului britanic? Dacă lucrurile se întâmplă aşa, înseamnă că putem rămâne, indiferent de noi, prizonierii pentru totdeauna ai unei lumi în care nu ne-am născut niciodată? sau ai aceleia din care am plecat de mult?

E posibil ca acele nave aeriene necunoscute, care în afară de stânga-dreapta, sus-jos, faţă-spate, dispar, se topesc în văzduh – e posibil ca ele să plece de fapt în timp? Sau, mai bine, *şi* în timp?

În dimineaţa zilei de 1 iulie 1965, bătrânul Maurice Masse din Vaiensole, Franţa, a văzut un aparat oval aterizat pe câmpul său de lavandă. S-a îndreptat indignat spre cei doi piloţi care striveau tufele sub tălpile ghetelor de zbor, şi doar în imediata apropiere a remarcat ciudăţenia aparatului şi echipajului – nu mai văzuse niciodată asemenea lucruri. Adânciţi la rândul lor în observarea solului şi plantelor, cei doi piloţi sosiţi din neştiut l-au văzut doar când era foarte

aproape; au îndreptat spre el un tub misterios, şi bătrânul n-a mai putut face nicio mişcare. Ca şi în alte cazuri, şi-a păstrat însă capacitatea de a observa şi înregistra ce se întâmplă. Piloţii veniţi de nu ştiu unde l-au cercetat cu atenţie, apoi *au plutit* până la trapa deschisă în fuselajul oval, au intrat şi s-au pregătit pentru decolare; Masse vedea toate aceste pregătiri, prin peretele transparent al cabinei. Aparatul s-a ridicat vertical câteva zeci de metri şi… a dispărut, sub ochii bătrânului fermier. Unde a dispărut? în alt spaţiu? s-au dus în alt timp, timpul acela al l*or, desp*re care nu ştim nici măcar dacă e înaintea sau în spatele timpului nostru? Sau perp*endicular pe t*impul nostru, de ce nu?

Sau poate *ei* ştiu atâtea despre atomi, particule subatomice, încât materializarea-dematerializarea spontană reprezintă mijlocul cel mai comod de a călători dintr-o, şi într-o lume unde fizică a reuşit să ajungă atât de departe, încât nici nu putem bănui ce implicaţii intrinseci au în viaţa de fiecare zi, în felul firescului lor *de acolo* de a exista, a percepe, a gândi şi acţiona – acele cunoştinţe pe care abia îndrăznim să le întrevedem că ar putea fi totuşi posibile? Şi aparatele lor, OZN-urile, reprezintă în realitate instalaţia necesară acestui proces?

Atunci, de ce zboară?

Nu se pot materializa şi transforma din nou în energie pe sol?

Sau procesul afectează şi o zonă oarecare în jurul subiectului, şi atunci e preferabil ca el să aibă loc într-un spaţiu relativ liber?

La 7 februarie 1969, în jurul orei şapte dimineaţa, tânărul Tiago Machado din Pirassununga, São Paulo, Brazilia, a văzut coborând din cer o navă emisferică, care răspândea o lumină albastră. A reuşit să ajungă primul, din toată mulţimea care alerga spre locul de

aterizare, şi s-a oprit la 10 – 12 metri de OZN; acesta semăna cu o cupolă plată din aluminiu, având la partea superioară cabina transparentă. S-a deschis o trapă şi doi omuleţi în salopete argintii, cu căşti ermetice, înalţi de 1, 1 – 1, 2 metri, *au plutit* spre sol. Prin vizoarele străvezii, Tiago a văzut feţele gălbui, cu nasuri turtite la vârf; în dreptul bărbiei căştile aveau un fel de tub scurt, şi sunete răguşite, guturale – vocile piloţilor? se auzeau din tuburile scurte. Piloţii aceia, colegii mei veniţi din neştiut la bordul cupolei din aluminiu, lăsau impresia că se tem de binoclul atârnat pe pieptul tânărului brazilian.

Mai ţineţi minte tuburile din care ies tot felul de raze? Oricum, Tiago a scos binoclul, l-a pus jos, şi omuleţii au părut mulţumiţi de acest lucru; pe urmă, când Tiago Machado şi-a aprins o ţigară, cei doi au găsit că fumatul e un lucru atât de amuzant, încât au izbucnit în râs. Brazilianul s-a aplecat, a pus pachetul cu ţigări pe iarbă – uite că se poate şi aşa! fără pistoale, fără carabine, fără rachete şi avioane de luptă! – şi l-a împins cu piciorul către piloţi. Unul din ei a întins mâna deasupra pachetului, acesta *s-a ridicat in aer* – şi pilotul cel mititel l-a luat şi l-a băgat în buzunar. Atunci s-au apropiat ceilalţi oameni, veneau alergând dinspre oraş, şi piloţii în salopete argintii *au început să se ridice plutind* spre vârful discului, au intrat în cabină, şi locuitorii din Pirassununga au văzut doar cum aparatul decola, accelerând din ce în ce mai mult.

Aşa simplu? Se ridică şi gata? Un pachet de ţigări, doi piloţi argintii, o navă emisferică, cu cabină transparentă în vârf? Se poate aşa, ca şi cum n-ar mai exista greutate?, fără motoare, fără elici, fără jeturi incandescente lovind solul? Noi avem un cuvânt pentru asta, levitaţie. E ceva în neregulă – de obicei inventăm obiectul, descoperim fenomenul, după aceea

îi dăm un nume. Sau avem cuvinte care păstrează doar amintirea unor lucruri care au fost?

Ştiţi ce a răspuns Atan-Atan, primarul din Hangaroa, Insula Paştelui, când Thor Heyerdahl l-a întrebat cum cărau strămoşii lui, cale de kilometri, imensele statui în greutate de zeci de tone, din craterul vulcanului Rano Raraku, până pe terasele – ahu, special pregătite pe ţărmurile insulei?

„Nu le cărau în niciun fel”, a răspuns primarul Atan. „N-a fost nevoie. Mergeau singure”.

Şi ar mai fi sferele din Costa Rica, imensele capete olmece, lespezile de la Stonehenge, Trilitonul de la Baalbek, piramidele, pietrele gigantice ale fortăreţei Sacsayhuaman.

Şi mai sunt visele acelea nedesluşite, în care se face că zburăm. Oricum, însă, ştirile despre ce se întâmplă în realitate depăşesc cu mult ceea ce am reuşit noi să credem că ne amintim, sau să visăm.

În noaptea de 30 august 1970, la Haderslev, Danemarca, motorul automobilului condus de poliţistul Evald Maarup s-a oprit, iar farurile s-au stins. Dar nu s-a făcut întuneric; automobilul era învăluit într-o lumină strălucitoare, care „venea de sus”, iar aerul din maşină a devenit fierbinte. Deasupra maşinii staţiona tăcut un disc cu diametrul de 50 picioare, din mijlocul căruia ţâşnea un fascicol luminos. După câteva secunde, fasciculul de lumină s-a retras, adică nu s-a stins, efectiv s-a retras, ca un con a cărui bază, din ce în ce mai mică, se ridică spre vârf – şi OZN-ul a plecat, şi Maarup a reuşit să pornească maşina etc. Ca de obicei. Revista „Phénomènes Spatiaux”, nr. 30 din 1971, relatează întâlnirea cu un OZN care emitea o rază de lumină curbă. La 30 octombrie 1971, mergând de-a lungul litoralului între Tocopilla şi Antofagasta, Chile, comerciantul G. Hermanachea a observat un OZN

staţionat deasupra şoselei, la mai puţin de un kilometru. Din OZN a ţâşnit un fascicul de lumină „care descria cercuri, ca şi cum ar fi căutat ceva. Marea şi stâncile se vedeau clar, ca în plină zi… iar acest fascicul era curb, ca un jet de apă ieşit dintr-un furtun de stropit”.

Analizând acest caz, Florin Gheorghiţă („OZN – o problemă modernă”, Ed. Junimea, 1973) sugerează posibilitatea existenţei la bordul OZN-ului a unor „dispozitive capabile să genereze acţiuni gravitaţionale de zeci de ori mai mari decât cele ale Soarelui nostru… a cărui forţă gravitaţională, de 28 de ori mai mare decât a Pământului, menţine un întreg sistem planetar în echilibru – dar reuşeşte să producă curbări ale razelor luminoase, doar de 1, 8 secunde de arc”.

Nu era mai simplu să lumineze direct în jos, dacă tot vroiau să vadă marea şi stâncile?

Şi ce înseamnă, de fapt, existenţa unui astfel de dispozitiv la bordul unui vehicul aerian? Ce nivel de nebănuite cunoştinţe consfinţeşte el?

Oare, într-adevăr au ajuns atât de departe, ştiu atât de multe?

Poate nici n-au ajuns, cu mult mai departe decât noi.

Poate, simplu, au luat-o doar pe alte căi, sărind şi minunându-se de lucruri care pentru noi sunt întâmplări de toate zilele. Poate, trudind la maşinile lor de curbat lumina, au trecut, de exemplu, peste acustică. Poate nici n-au muzică, şi un concert de Bach li se pare la fel de minunat şi inexplicabil cum e pentru noi lumina aceea care pleacă în sus, se încovoaie şi luminează până la urmă în jos. Poate ăsta e doar felul nostru de a vedea, dinafară; poate spaţiul lor e curb, şi ei îşi cară spaţiul curb sau contorsionat dracu’ ştie cum, peste tot unde merg, şi lumina

arcuită pentru noi ei o văd dreaptă ca săgeata?

Şi poate le-ar place la nebunie muzica noastră?

Şi ar fi echitabil să le oferim un album cu Concertele brandenburgice, contra secretului de curbare a luminii?

Dar nu se întâmplă aşa.

Nu coboară, în salopetele lor argintii, să ne spună: „n-o luaţi chiar aşa, chestia asta cu lumina. Se curbează singură, sub acţiunea gravitaţiei terestre. Ştiţi, noi avem altfel de lumină”.

De ce nu coboară?

Posibil că, aşa asemănători pe dinafară, gândesc pe dinăuntru altfel decât noi. Şi această diferenţă se datoreşte, nu în ultimul rând, cunoştinţelor diferite pe care le au despre ce se întâmplă în jur – mai precis, naturii acestor cunoştinţe, decât cantităţii lor.

De aceea, e hazardat să încercăm măcar să descifrăm logica semenilor veniţi din necunoscut la bordul unor maşini, despre care nu ştim decât că există? Este oare greşit să considerăm măcar că, cel puţin în vizită la noi, o fiinţă raţională de 35 cm înălţime va lega între ele lucrurile altfel decât un ozenaut lung de 3, 5 metri? Există totuşi elemente comune în modul de comportare al celor veniţi din neştiut, indiferent de culoarea, înălţimea, echipamentul lor. Aceasta duce la ideea unui sistem unic de a raţiona – cel puţin în unele privinţe.

În privinţa noastră, ca parte de sânge a acestui pământ.

Cred că sunt necesare câteva precizări. Logica unui om, unui grup, a unui sistem social la un moment dat, depinde de o serie de elemente, inclusiv nivelul de cunoaştere în momentul în care o înlănţuire de acţiuni finalizează într-un act logic, într-un comportament.

Care este universul de cunoaştere în care se mişcă colegii mei din neştiut? Până unde a reuşit să ajungă,

ceea ce aici numim ştiinţă, în numeroasele neştiuturi din care se pare că vin? Ce reprezintă, ce modificări faţă de modul nostru de a acţiona poate induce în felul de a gândi al unei societăţi cunoaşterea, şi stăpânirea unor cunoştinţe ca levitaţia, telepatia, efectul pierderii de masă, şi aşa mai departe?

Uite cum se nasc întrebări la care va trebui, odată şi odată, să răspundem.

Prin ceea ce ştiu, ne depăşesc net în materie de construcţii de aeronave, atât în ceea ce priveşte celula, corpul propriu-zis al aparatului, cât şi în privinţa instalaţiei de forţă. Ne sunt superiori în posibilităţile de a călători de la ei până la noi, oriunde ar fi locul din care pleacă, şi în stabilirea condiţiilor de călătorie. Jonglează lejer cu o fizică pe care nici măcar nu o bănuiam, nu o bănuim, o constatăm numai, uluiţi, urmărind evoluţiile OZN-urilor – sau o simţim pe pielea noastră, la contactele cu misterioasele maşini de zburat şi ocupanţii lor.

Pentru un avion de vânătoare modern, suprasarcina, factorul maxim de sarcină admis ca limită de rupere, este de 12 – 14 g (unităţi de acceleraţie gravitaţională), iar suprasarcina admisă în exploatare este de 8 – 9 g. Limita fiziologică de rezistenţă a pilotului antrenat, protejat în costumul special anti-g, este de 6 – 8 unităţi de suprasarcină. O staţie specializată în urmărirea şi studierea fenomenului OZN, aflată în SUA, înregistra la 2 septembrie 1974 zborul unui aparat necunoscut, evoluând la 82.000 metri înălţime, cu 16.000 kilometri pe oră. Aparatul acela a executat două „viraje” în unghi drept, adică două schimbări instantanee de direcţie, fără micşorarea vitezei, continuându-şi de fiecare dată zborul sub un unghi de 90° faţă de direcţia anterioară. Executarea virajelor cu avionul are ca urmare directă apariţia unei forţe centrifuge,

proporţională cu viteza de zbor, înclinarea avionului, efortul exercitat de pilot pe manşă pentru bracarea comenzilor – forţă convertită în unităţi de acceleraţie gravitaţională, care acţionează asupra aparatului şi a celor aflaţi în el. Pentru noi, un viraj executat cu 6 – 7 g este un viraj strâns, aproape de limita de rezistenţă.

Galculând suprasarcina unui viraj de 90° la viteza de 16 $x10^3$ kilometri pe oră, executat în timp zero şi cu rază practic nulă – evoluţie executată curent de OZN-uri – rezultatul este: 3.000 g. Tot ce era în aparatul acela a cântărit deci de 3.000 de ori mai mult, structura de rezistenţă, zdrobită sub propria ei greutate, a rezistat la o sarcină de 3.000 de ori mai mare decât cea nominală, motorul, aparatura de bord – nu mai vorbesc de echipaj. Noi ne lamінăm, literalmente, la 8 g în costumele noastre de suprasarcină – cu sângele devenit dens şi greu ca mercurul, cu inima incapabilă să pompeze acest sânge, cu pleoapele nemaiputând sta deschise deasupra ochilor, cu câmpul vederii în-gustându-se, trecând, prin „vălul cenuşiu”, înceţoşat, la „vălul negru” al orbirii totale. Neputând mişca mâinile, picioarele pe comenzi, articulând ininteligibil cuvintele la radio, respirând spasmodic – asta la 7 – 8 g. Am văzut avioane îndoite la 10 g şi care după aterizare au fost trimise direct la fier vechi. Cu duralul fuselajului, planurilor, încreţit pe extrados şi forfecat, ieşit din nituri pe intrados. Impactul la prăbuşire al unui avion dezvoltă de la câteva zeci, la câteva sute de g-uri – în funcţie de viteză şi unghiul de impact – şi puţini sunt cei care n-au văzut, măcar în poze, cum arată un avion prăbuşit. Am văzut asemenea avioane, nu numai în poze, aş fi dorit foarte mult să nu le văd, dar asta e altă poveste, mă rog, sau poate nici măcar nu e altă poveste, şi pot să spun… mai bine nu spun nimic. E foarte greu, de spus ceva. Oamenii de ştiinţă

americani au apreciat că asemenea suprasarcini pot fi suportate de maşinile zburătoare şi piloţii lor, în condiţiile posibilităţii anulării stării de gravitaţie. Această posibilitate a fost demonstrată, principial, de către fizicianul sovietic Gherlovici în lucrarea, Teoria câmpului fundamental". N-am înţeles foarte bine ce înseamnă „câmp fundamental" şi care sunt proprietăţile lui; este însă uşor de înţeles că cine se joacă cu gravitaţia, stăpâneşte călătoriile interplanetare, interstelare, intergalactice, întreg spaţiul în care există gravitaţie. Şi nu pierde nici foarte mult timp cu drumul – aminteam că un membru al Academiei de Ştiinţe a R.S.S. Bieloruse, Veinik, pe baza principiului zborului radial, a demonstrat încă din 1973 posibilitatea realizării unor viteze care depăşesc de şapte ori viteza luminii. Deci, 2, 1 x10 km/^{6} sec. Deci, ajungem pe o lume situată la 30 ani lumină, în 4, 3 ani tereştri. Numai 4, 3 ani tereştri. Adio limite biologice, adio prăpastia distanţelor de negândit măcar. Aplicăm teoria câmpului fundamental şi nu mai avem probleme nici cu accelerarea treptată, nici cu frânarea gradată – practic, rezistăm la orice acceleraţie, pozitivă sau negativă, ca şi cum n-am mai avea masă. Poate nici nu mai au masă, OZN-urile. Poate constructorii lor cunosc şi aplică teoria efectului pierderii de masă, eliminând din structurile moleculare acele particule elementare – quarcii – care conferă proprietăţi materiale corpurilor, cu toate consecinţele – masă, greutate, inerţie, şi exact asta permite acele accelerări şi viteze care, la asemenea valori, nici nu mai ştiu dacă rămân aşa cum le cunoaştem. Ca deplasare a unui mobil într-un sistem de coordonare dat. Cred că la asemenea valori, noţiunea de viteză ca mărime fizică, aşa cum o cunoaştem, îşi pierde sensul. Se transformă în ceva despre care îmi permit doar să spun că e la graniţă cu

filosofia.

Poate piloţii din neştiut nici nu zboară, de la ei la noi, în sensul în care înţelegem noi asta – ca *deplasare,* ca acoperire de distanţă. Poate doar *trec,* de la ei spre noi, aşa cum trecem noi dintr-o cameră în alta. Poate trăim în spaţii diferite, şi ei sunt perpetuu lângă noi, numai că nu ştim să îi percepem, într-un fel sau altul. Poate sunt mereu înaintea noastră cu o singură secundă peste care nu putem trece, poate timpul lor curge paralel cu ai nostru, ca dreptele din spaţiul euclidian care nu se întâlnesc niciodată. Şi pentru că toate lucrurile se leagă, îmi amintesc cum s-a dus după apă Oliver Thomas fără să se mai întoarcă, dar a putut fi auzit strigând ceva – aşa cum putem auzi strigând pe cineva aflat în spatele unui zid pe care nu ştim cum să-l trecem. Şi atunci, cei veniţi în OZN-uri nici nu sunt călători plecaţi la drum în accepţia dată de noi noţiunii. Devin, simplu, fiinţe capabile să se joace cu spaţiul, îl împart prin pereţi imponderabili în felii care nu se ating decât accidental, şi în fiecare felie acţionează alte legi, e alt spaţiu, şi trec dintr-un spaţiu în altul, cum trecem noi din stradă în casă. Sau poate spaţiul e unic, dar ei se dematerializează, conform teoriei efectului pierderii de masă? Rămâne matricea energetică, uneori invizibilă cu ochiul liber, păstrându-şi nealterată capacitatea de gândire, acţiune, de funcţionalitate – în cazul obiectelor. Au existat OZN-uri vizibile doar pe ecranele radar, în condiţii meteo favorabile şi la distanţe care permiteau observarea lejeră cu ochiul liber. Şase avioane de vânătoare decolate de pe un portavion american au fost dirijate la un astfel de OZN; l-au prins şi ele pe ecranele radiolocatoarelor de bord, la 20 mile, la 10, la 3, la o milă – din cabinele acelor avioane piloţii raportau că nu văd nimic cu ochiul liber. Unul din avioane s-a apropiat foarte mult,

s-a contopit pe ecran cu semnul ţintei, a dispărut, simplu, din ochii coechipierilor. Nu explozie, nu prăbuşire, nu s-a găsit nimic în marea răscolită cu nave, cu avioane, cu submarine, cu sonare, cu batiscaful *Alvin* – a dispărut doar, fără urmă. Şi semnul acela de pe ecranele radiolocatoarelor a accelerat formidabil şi s-a depărtat cu o viteză fantastică. Şi au rămas doar cinci.

Ce s-a petrecut lângă Catanduva, statul São Paulo, Brazilia, la sfârşitul anului 1978, nu explică mare lucru, dar face legătura directă între OZN-uri şi provocarea transparenţei unor obiecte pe care, de regulă, le ştim opace. Poate ceea ce se topeşte în faţa ochilor noştri nu se dematerializează, nu trece în alt timp, rămâne în spaţiul nostru – dar devine invizibil, trecând evident prin transparenţă.

Povesteşte – în ziarul „Diario de São Paulo" – Onilson Patero, 40 de ani, reprezentant comercial al unei firme din Catanduva: „... şi pe la trei dimineaţa am plecat de la Itajobi spre Catanduva; am dat drumul la radio, rulam cu 90 – 100 km pe oră. Aproape de kilometrul 7 au intervenit paraziţi puternici, care acopereau complet emisia... şi am remarcat că motorul maşinii trage din ce în ce mai greu. Am trecut în viteza a doua, credeam că s-a defectat o bujie. În aceeaşi clipă... un fascicul de lumină albastră, intensă, cu diametrul de 20 cm, a început să se plimbe prin interiorul automobilului meu, iluminând când tabloul de bord, când locurile din fund ale maşinii. Puterea motorului a scăzut şi mai mult, a trebuit să trec în viteza întâia. Brusc, pe autostradă, din sens opus, am văzut o lumină orbitoare, care se apropia de mine. Am început să îmi pierd controlul, mai ales după ce, uitându-mă la tabloul de bord, am văzut deodată... motorul maşinii, dinamul, ventilatorul, ca şi cum între mine şi motor nu ar fi fost capota şi tabloul de bord...

Am tras automobilul la marginea autostrăzii şi am oprit.

Ochii mei dobândiseră o putere de pătrundere care mă făcea să mă gândesc la razele X (în realitate, cum s-a confirmat ulterior, nu ochii lui Patero deveneau mai pătrunzători, ci, efectiv, maşina devenise transparentă). Am lăsat capul pe volan şi am închis ochii.

Când i-am deschis, sursa luminoasă nu se mai afla în faţă, dar locul era luminat feeric. Aerul începuse să se rarefieze, era foarte cald şi aveam senzaţia că mă sufoc. Am deschis portiera maşinii şi am ieşit afară, să respir în voie. Atunci am văzut obiectul acela.

Se afla deasupra mea, puţin înainte, la vreo douăzeci de metri înălţime. Stătea nemişcat şi aducea cu două pălării lipite una de alta la borurile lor. Din obiectul acela a ieşit un fel de tub, pe urmă un fel de văl transparent, care a acoperit OZN-ul; atunci, căldura şi rarefierea aerului au dispărut.

Obiectul… avea o culoare ştearsă, gri-cenuşie, nu strălucea, dar în jur era lumină puternică (!), şi nu avea nimic gen uşă, fereastră (trapă, hublou – ar spune un aviator), o elice, roţi. Nu avea nimic în afara tubului de care am amintit; acesta continua să coboare. Din direcţia OZN-ului venea un zgomot, un fel de zumzet continuu. M-am hotărât să fug. Dar… ceva se opunea parcă picioarelor, trăgându-le înapoi – parcă eram prins cu un lasso elastic. M-am uitat peste umăr şi mi s-a părut atunci că toată maşina mea devenise transparentă. Vedeam prin caroserie interiorul automobilului şi chiar drumul, dincolo de automobil.

Apoi am leşinat.

M-a trezit agentul de circulaţie… am văzut geanta cu documente deschisă, hârtiile erau împrăştiate prin maşină; cu toate acestea broasca nu era forţată, iar

cheile se aflau în buzunarul meu. Încă ceva: partea din faţă a corpului meu era udă leoarcă deoarece zăcusem pe b*urtă mai* bine de două ore pe şoseaua străbătută de torentele apei de ploaie. Pe spate însă hainele erau complet uscate, cu toate că plouase până în zori".

A urmat o anchetă, bineînţeles, şi s-a constatat că OZN-ul lui Onilson a mai fost văzut de şase persoane din zonă; iar Onilson însuşi a fost examinat în toate felurile şi declarat normal, lucid, inteligent.

Ud *pe burtă* după ce zăcuse cu faţa în jos, în ploaie, şi uscat *pe spate... Oare*, ei a*u i*nstalat un fel de umbrelă (energetică) deasupra inocentului agent comercial? Ca să nu-l plouă? Oare, au grijă de noi? Puţin înainte, pentru înlăturarea efectului de căldură şi sufocare, „îmbrăcaseră" OZN-ul cu un fel de voal, Onilson Patero a văzut limpede.

La fel s-a întâmplat şi în Canada, cazul Y Guindon.

La fel s-a întâmplat la Cluj şi la Iaşi, cu OZN-urile din balon. Chiar încearcă să aibă grijă de noi?!

Oricum, în această fizică atât de diferită – în feluri pe care nici nu le bănuim –, de ce să constituie viteza luminii, 300.000 km/s, o limita, barieră absolută? Albert Einstein, care, dacă nu e chiar „Dumnezeu", e în orice caz „primul lui locţiitor", ne-a explicat de ce nu pot fi depăşiţi 3 x10^5 km/s, şi Carl Sagan a reluat de curând, mai simplu, mai pe înţelesul nostru, explicaţia, într-o emisiune televizată.

Dar e ceva care ne învaţă să fim foarte prudenţi cu barierele absolute.

Istoria noastră proprie.

Am avut o grămadă de bariere absolute: 30 km pe oră, spuneau savanţii britanici când Stephenson îşi prezenta „Racheta" – prima locomotivă. La mai mult oamenii se sufocă, mor, nu rezistă. Bariera flutter-ului, decretau specialiştii în construcţii de avioane la începutul anilor '40. Nu se poate zbura cu mai mult de

700 km pe oră. Viteza sunetului, au spus în primii ani de după al doilea război mondial. Niciun avion nu poate rezista la propriul lui bang sonic (prin care avionul de altfel nici nu trece, cum nu putem trece noi prin umbra noastră). La viteze hipersonice, numărul Mach mai mare decât 5, avionul se va topi datorită încălzirii cinetice – auzeam prin anii ’60. Avionul acesta nu poate face acrobaţie! ni s-a spus despre un tip de avion cu care colegii mei de aici, eu, lucrăm curent pe verticală – şi totul era atât de admirabil prezentat, documentat, justificat, am fost tentaţi să credem. Era ca atunci când ni s-a spus că nu putem merge, zbura, cu mai mult de 30, 700, 1224, 6500 km pe oră.

Însă întotdeauna sunt oameni care văd mai departe şi altfel decât ceilalţi; cu tot riscul la care te expui, când vezi mai departe, şi mai altfel. Nici nu mai sunt foarte convins dacă e într-adevăr bine să vezi mai departe şi altfel decât ceilalţi. De fapt, Einstein a fost exact unul din cei care văd mai departe şi mai altfel. Şi s-a născut acea formidabilă teorie a relativităţii.

Pe urmă vine omul de ştiinţă bielorus Veinik, despre care n-a auzit foarte multă lume, şi spune: se poate mai departe! Elaborează o teorie, a „zborului radiant”, şi trage concluzia: 2, 1 milioane kilometri pe secundă!

Cred că o teorie, o lege, devine efectiv dăunătoare în momentul în care îşi proclamă exhaustivitatea, se proclamă dogmă.

Cred că lui Albert Einstein nu i-ar place ca teoria relativităţii să devină dogmă.

Mai cred că trebuie să fim foarte atenţi în aprecierea a ceea ce proclamăm imuabil. Lucrurile foarte mari sunt de fapt pe înţelesul tuturor, şi ne întâlnim cu ele mai des decât credem: dragostea, ura, viaţa, foametea, moartea. Echilibrul râvnit din noi,

dintre noi şi ceea ce ne înconjoară. Dintre noi şi cei sosiţi din neştiut.

De fapt, în ce fel se convertesc diferenţele de cunoaştere în diferenţe de mentalitate? îi fac mai buni, mai îngăduitori – pe cei care ne domină net prin ceea ce ştiu – îi fac mai nepăsători, necruţători faţă de noi? Şi are importanţă, şi ce importanţă poate avea în aceste diferenţe de a fi, *drumul* pe care s-a ajuns la acele cunoştinţe formidabile? Lungimea, sinuozitatea, timpul necesar pentru dobândirea lor?

Cred că diferenţa de mentalitate este foarte adâncă şi nu decurge (numai) din simpla deosebire între cantitatea, calitatea cunoştinţelor dobândite de una sau cealaltă dintre părţi.

Jacques Vallée introduce termenul de *metalogică,* pentru a explica aparenta absurditate a dialogurilor, oricum rare, dintre noi şi musafirii veniţi din necunoscut. Multe din comentariile vizitatorilor extraterestri păreau nonsensuri tereştrilor „noştri”; dar, spune cunoscutul ozenolog, „poate că vizitatorii extraterestri utilizează un sistem logic diferit, care, exprimat prin logica terestră, pare absurd”.

Să fie acesta răspunsul acelei întrebări arzătoare la ordinea zilei: de ce nu iau contact cu noi?

Răspunde metalogică celorlalte întrebări care nu ne lasă să dormim – pe unii dintre noi, cel puţin – de fapt variante mai mult sau mai puţin patetice ale primeia: de ce nu se uită la noi, ne ocolesc, ignoră, uneori atacă, rar abordează, schimbă câteva cuvinte cu noi, pe urmă urcă în maşinile lor şi decolează în neştiut fără să ne spună cine sunt, de unde vin, cum reuşesc să ajungă până la noi, şi ce vor, la urma urmei, de la noi?

Parcă seamănă cu ceva în felul în care se poartă, metalogic sau nu.

Să ne amintim câteva secvenţe din filmul *Planeta*

maimuţelor, inspirat din cartea omonină a lui Pierre Boulle *(Planeta maimuţelor,* Ed. Univers, Bucureşti, 1971).

Indiferent de cum arată şi din ce fel de maşini coboară, par a respecta toţi acelaşi consemn. Priviţi-i, studiaţi-i. Fiţi atenţi la mediul în care se mişcă, la animalele pe care le-au domesticit şi cele pe care nu au reuşit să le domesticească, la plantele cu care se hrănesc, pietrele din care îşi scot metalul, la pământul pe care calcă. La planeta lor şi la ce au de gând să facă, cu planeta lor. La cum se însoţesc câte doi, cu femeile lor care poartă păr lung, şi cum ies omuleţi noi din chestia asta. Ce drăguţi, ce plăpânzi sunt omuleţii cei mici, şi cum îi apără părinţii lor. Lăsaţi-i în voia lor, să vedem cam ce fac! Cum fac, ceea ce doresc ei să facă. Unde vor ajunge mergând aşa, singuri. Nu le spuneţi nimic din ceea ce ştiţi, chiar dacă i-aţi putea ajuta cu ceva. Să se descurce singuri. Pe cât posibil, să nu vă vadă. Nu le spuneţi cine sunteţi, de unde veniţi, ce aţi reuşit să aflaţi, despre ei şi despre restul. Lăsaţi-i pe drumul lor, bine ales, rău ales. Poate reuşim aşa să vedem unde am fi ajuns, fiecare dintre noi, dacă rămâneam singuri, Nu lăsaţi urme după voi. Priviţi-i, înregistraţi ce spun, ce fac, apăraţi-vă dacă vă atacă…

… Şi spusele consemnului pot continua…

… Ca şi poveştile din carte…

… Ca şi în filmul amintit.

14. Cinci avioane rătăcite

Avionul TBM Avenger a fost unul din modelele reuşite produse de firma Grumman în perioada celui de-al doilea război mondial. Monoplan, monomotor, având echipajul format din pilot, navigator-operator radar şi trăgător, era destinat misiunilor de bombardare sau torpilare a navelor, putând transporta 1.000 kg încărcătură de luptă. Viteza lui, fără să fie formidabilă, îl situa printre avioanele rapide ale clasei sale: 460 km/oră viteză maximă, 275 km/oră în regim de croazieră. Echipat cu motor R-2600-8 în dublă stea, de 1700 CP, avea 13 metri lungime şi 17 metri anvergură (deschiderea aripilor). Acţionând de pe portavioane sau aerodromuri terestre deasupra unor întinderi mari de apă, a fost astfel proiectat şi realizat încât să se menţină cât mai mult timp la suprafaţă în cazul unei amerizări forţate; oricum, mai mult decât era necesar echipajului să scoată din lăcaşul ei, să umfle şi să lase la apă o barcă pneumatică înzestrată cu truse de supravieţuire şi staţie radio. Fiecare din cei trei membri ai echipajului avea paraşută şi vestă de salvare pneumatică cu fluier, oglindă, lanternă şi butelie de CO_2 pentru umflare automată la contact cu apa. Avionul era robust, fiabil, departe de genul de aparate care

produc surprize în exploatare, şi a fost produs în peste 10.000 exemplare, fiind scos din dotare abia în 1954. Viaţă lungă pentru un avion militar, mai ales în acea epocă revoluţionară pentru aviaţie şi, în ce ne priveşte, certificat de garanţie pentru calităţile avionului Grumman TBM Avenger.

Pentru misiuni de patrulare îndepărtată pe ocean, U. S. Navy folosea între anii 1941 – 1949 aparatul Martin PBM Mariner, hidroavion monoplan, echipat cu două motoare R-2600-12 de 1700 CP fiecare. Fuselajul-cocă avea 25 metri lungime, anvergura 35 metri, viteza maximă 370 km pe oră, echipajul număra 9 membri. Datorită calităţilor sale, Martin-Mariner era folosit curent şi în operaţiuni de căutare-salvare a echipajelor avioanelor doborâte deasupra oceanului.

La 5 decembrie 1945, ora 14,00, cinci aparate TBM Avenger decolează de la baza Fort Lauderdale, Florida, urmând să execute în zbor de antrenament următorul traiect: 300 km spre est, deasupra Oceanului Atlantic, viraj de 90° pe stânga, 70 km spre nord, din nou viraj pe stânga, şi acasă. Zborul deasupra oceanului presupune dificultăţi – orizont estompat, incert, lipsă de repere, stress-ul provocat de uriaşa întindere de apă –, însă zborul celor cinci avioane pe traiectul amintit se desfăşura de fapt în zona arhipelagului Bahama, mai precis deasupra lui Providence Channel, care desparte arhipelagul de Florida, aparatele neaflându-se niciodată la mai mult de 50 – 70 km de cel mai apropiat pământ. La circa 30 – 40 km nord de insulele Bimini, de Great Stirrup Cay şi Great Abaco Island – pe prima latură, la 20 – 40 km vest de insulele Great şi Little Abaco – pe latura a doua, iar latura a treia se întindea pe aproape 70 km deasupra insulei Grand Bahama, de unde mai erau, în linie dreaptă, 120 km pe drum magnetic 255°, până la Fort Lauderdale. Şi zburând pe prima latură spre Est

la ora aceea, deci cu soarele în spate sus, vizibilitatea era, oricum, bună.

Să zbori deasupra unor insule, cu 300 km pe oră, 5 km pe minut, având soarele în spate şi navigator la bord, asta nici nu mai înseamnă navigaţie aeriană pentru pilot, ăsta e răsfăţ de-a binelea.

Şi suntem în decembrie ’45, la patru luni după capitularea Japoniei, şi echipajele aflate sub comanda locotenentului Taylor sunt alcătuite din personal antrenat, având între 6 şi 12 ani de zbor, iar condiţiile meteo anunţate la pregătirea nemijlocită a zborului nu pun probleme: senin, vânt uşor, vizibilitate bună.

Însă, atenţie!, exact în acest context de factori deconectanţi, în zbor apar cele mai neplăcute surprize. N-o să ştim niciodată dacă echipajele formaţiei au lăsat navigaţia unele pe seama altora – şi s-au rătăcit. N-o să ştim niciodată dacă a intervenit *altceva* – şi ce anume ar fi putut interveni. Cert este că, la ora 15, 15, turnul de control recepţionează un mesaj al comandantului formaţiei:

„Lt. Taylor: Turnule, avem o situaţie dificilă. Cred că ne-am abătut de la traiect. Nu vedem ţărmul. Repet: nu vedem ţărmul.

Turnul: Dă-mi poziţia voastră.

Lt. Taylor: Nu ştiu ce poziţie avem. Nu sunt deloc sigur unde ne aflăm. Cred că ne-am rătăcit…

Turnul: Luaţi-o spre Vest. Luaţi-o spre Vest.

Lt. Taylor: Nu ştim unde e vestul. Totul arată ciudat, parcă fals… Nu putem stabili nicio direcţie… chiar şi marea arată altfel decât ar trebui să arate…”

La 15, 39, altă convorbire între turn şi lt. Taylor, din care rezultă că avioanele nu sunt în măsură să-şi restabilească orientarea.

Pilotul Robert Cox, aflat în zbor într-o zonă

apropiată celeia în care ar fi trebuit să fie avioanele Avenger, încearcă să îşi ajute camarazii aflaţi în dificultate. „Fereşte-te! Nu veni după noi” – răspunde Taylor la propunerea lui Gox de a zbura spre formaţia dezorientată.

La ora 16,00, lt. Taylor predă comanda formaţiei căpitanului Stiver şi turnul de control recepţionează, neputincios, convorbirile dintre echipajele cuprinse de panică.

La ora 10, 25, căpitanul Stiver transmite bazei:

„Nu putem să ne determinăm poziţia. Cred că suntem la 360 km nord-est de bază. Acum… am ajuns la apa albă”.

Se pare că a fost ultimul mesaj primit de la grupul de avioane; legătura radio n-a mai putut fi stabilită.

La ora 16, 30 decolează un hidroavion PBM-Mariner, având la bord, în afară de cei 9 membri ai echipajului, încă 4 oameni specializaţi în operaţiuni de căutare-salvare pe mare.

La ora 16, 55, turnul cere un control hidroavionului Mariner, şi nu primeşte niciun răspuns.

Baza Fort Lauderdale cere sprijinul serviciului de salvare din Miami, care decolează un avion şi îl trimite în zona unde se presupunea că s-au pierdut cele şase echipaje.

N-au găsit nimic.

N-au găsit nimic nici cele 300 de avioane şi peste 20 de nave care au cercetat ulterior zona: echipaje în bărci de salvare, sfărâmături, petele acelea de ulei, de benzină, care se întind irizate pe suprafaţa apei şi persistă zile în şir.

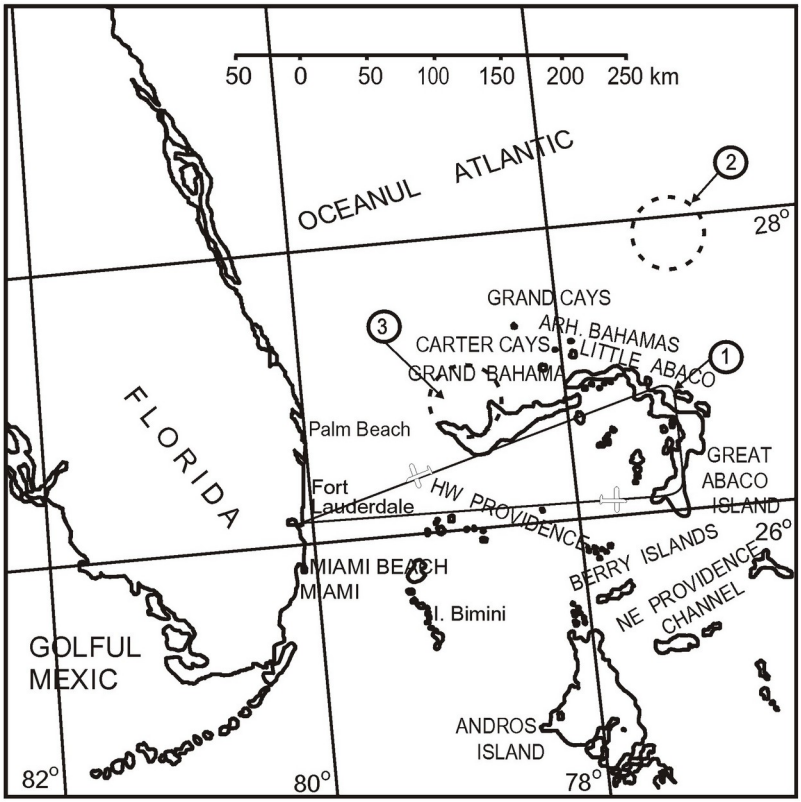


Fig. 17 – Zona în care au dispărut cele 5 avioane TBM Avenger, decolate la 5 decembrie 1945, ora 14,00, de la baza Fort Lauderdale. 1 – ora 15, 15 – lt. Taylor: „Cred că ne-am rătăcit... Nu ştiu unde este vestul... Chiar şi marea arată altfel...”; 2 – ora 16, 25 – cpt. Stiver: „Cred că suntem la 360 km NE de bază... Am ajuns la apa albă...; 3 – ora 16, 55 – Zona probabilă de dispariţie a hidroavionului Martin Mariner.

Atunci au apărut ipotezele.

S-a spus că aparatele au nimerit într-o zonă de anomalie magnetică, care a dereglat busolele; dar

avioanele, mai ales cele care zboară timp îndelungat deasupra unor zone lipsite de repere, oceane, au cel puţin 2 busole la bord – care funcţionează pe principii diferite. Busola magnetică e doar un auxiliar, pentru zborul curent se foloseşte girobusola, mult mai precisă şi care, după o coordonare prealabilă înainte de decolare, nu mai este afectată de câmpul magnetic terestru, funcţionând ca un giroscop obişnuit. Un câmp magnetic suficient de puternic pentru a perturba funcţionarea girobusolei, ar fi perturbat funcţionarea *întregii aparaturi de bord,* probabil şi a motoarelor. Piloţii s-ar fi putut orienta însă după insulele întâlnite sau după soare – la ora aceea, în decembrie, soarele coboară spre sud-vest – dar din motive neştiute, piloţii avioanelor Avenger *nu puteau să vadă soarele.*

Trombele de apă nu se ridică până la altitudinea la care se efectua zborul. Defectarea simultană a cinci motoare fără o influenţă exterioară este exclusă. Vântul la înălţime nu depăşea 20 m/s, adică 72 km/oră, deci abaterea avioanelor de la traiect n-a putut fi foarte mare, dar avioanele n-au zburat la înălţime…

S-a spus că cele cinci Avenger au intrat într-o CAT – Clear Air Turbulence, turbulenţă de timp frumos – mişcări violente, pulsatorii ale aerului, care pot duce la apariţia fenomenului de rezonanţă a aeronavei, având ca urmare dezintegrarea aparatului. Atât doar că zona Triunghiului nu este favorabilă apariţiei acestui fenomen care presupune existenţa unui obstacol vertical înalt de 3 – 4.000 m pe sol, la verticala locului unde se manifestă fenomenul. ŞI CAT se manifestă la înălţimi de 9 – 10 – 11.000 metri, în timp ce avioanele TBM Avenger n-au depăşit 2 – 3.000 m în zborul lor; şi zona de acţiune CAT este destul de restrânsă, în timp ce avioanele americane s-au

deplasat, fără să-şi poată restabili poziţia, pe spaţii mult mai întinse. Şi piloţii n-au pomenit nimic de vibraţii, trepidaje, zguduiri, caracteristice turbulenţelor. Şi fenomenul de dezintegrare e foarte rapid, iar avioanele lt. Taylor au zburat mult timp. Şi, am învăţat la meteorologie, când apare CAT soarele străluceşte şi marea e blândă, pe când lt. Taylor şi piloţii lui nici nu vedeau soarele, iar oceanul arăta „cum n-ar fi trebuit să arate”. Şi, în sfârşit, din cum descriu unii autori condiţiile de producere şi efectele CAT-ului, e limpede că fac o confuzie între acest fenomen şi altele două – curentul jet şi vântul de inversiune – amestecând şi combinând între ele cauze, efecte şi urmări ale unor manifestări meteorologice care n-au nicio legătură între ele. Noi zburăm, frecvent, în curentul jet, uneori şi în vânt de inversiune, şi uite că nu păţim ca cele cinci echipaje de pe TBM-Avenger, zborul 19, 25 decembrie 1945…

Şi mai sunt convorbirile acelea, ceea ce se ascunde dincolo de cuvinte şi uneori este esenţial. Presupunând că zburau cu 300 km/oră, la ora 15, 15 se găseau în zona celui de al doilea viraj, din care, ieşind pe drum magnetic 255°, după încă o oră şi două minute de zbor, ar fi ajuns la punctul de plecare. De acolo de unde se afla, sau cel puţin ar fi trebuit să se afle cu avioanele sale, lt. Taylor putea să vadă şi să se orienteze uşor după insulele arhipelagului Bahama.

„— Luaţi-o spre vest”, cere turnul echipajelor dezorientate; pentru fiecare zonă de zbor există un algoritm precis de restabilire a orientării, o procedură pe care, respectând-o, pilotul iese în cele din urmă la un reper caracteristic faţă de care îşi poate restabili precis poziţia. Pentru avioanele plecate în direcţia est, deasupra Atlanticului, e limpede că acea comandă: „— Luaţi-o spre vest”, era cea corectă. Zburând spre vest, survolând arhipelagul Bahama sau nu, după

aproximativ o oră de zbor întâlneau continentul şi, în funcţie de aspectul, orientarea, reperele de pe coastă, şi-ar fi determinat poziţia; sau aterizau cel puţin pe pământ ferm, ori săreau cu paraşuta, în cel mai rău caz.

Dar lt. Taylor şi echipajele sale *nu ştiau unde e vestul.*

Cum te poţi orienta, totuşi, cu busolele zăpăcite, cu girocompasul scos din funcţiune din cine ştie ce cauză, aflându-te deasupra mării fără niciun reper? După soare, evident.

Dar ei nu vedeau nici soarele.

Cunoscând viteza şi direcţia de zbor iniţială, şi introducând în viraj cu o anumită înclinare, în funcţie de viteza unghiulară (în grade/secundă), pilotul poate determina suficient de precis scoaterea avionului pe o nouă direcţie de zbor. Taylor zbura spre nord; la 300 km/oră, cu 30° înclinare în viraj pe stânga, după 23 secunde de viraj, botul avionului e îndreptat spre vest. TBM-Avenger erau avioane cu navigator în echipaj, deci exista un om specializat, care nu trebuia să supravegheze aeronava, era complet disponibil pentru calcule – dar n-a calculat. Erau acolo cinci navigatori, nu unul!

Atunci?

Nimic. Doar înregistrarea vocii locotenentului Taylor:

„Totul arată ciudat… parcă fals. Nu putem stabili nicio direcţie… chiar şi marea arată altfel decât ar trebui să arate…”

Cum altfel? Cum trebuie să arate marea, ca să deruteze cinci echipaje antrenate? în asemenea măsură, încât să nu îşi poată stabili nici măcar direcţia de zbor?

Chiar, cum arăta marea aceea?

Totul arăta ciudat, fals, cum nu ar trebui să arate –

raportează Taylor confuz, ca atunci când eşti pus să descrii un lucru atât de străin, de diferit de ceea ce eşti obişnuit să vezi – încât nu găseşti cuvintele necesare. Ca atunci când descrii ceva pentru care încă nu s-au inventat cuvinte.

Ne-am mai întâlnit cu situaţia asta.

La oferta de ajutor a lui Robert Cox, Taylor îi strigă la radio: „Fereşte-te! Nu veni după noi!" Nu este reacţia unui pilot rătăcit, pur şi simplu. Este atitudinea unui aviator aflat într-o situaţie dificilă, pe care n-o poate identifica, dar care are suficientă tărie şi luciditate (încă) pentru a-şi feri camaradul să ajungă în aceeaşi situaţie.

Aflat în situaţia lui Robert Cox, cred că interpretarea completă a mesajului ar fi aceasta: „nu veni după mine, în zona asta ciudată, în care nici marea, etc". Fereşte-te! – adică rămâi în afara unui anumit perimetru – în sensul că ceea ce se întâmplă cu echipajele avioanelor Avenger se petrecea doar într-o *zonă limitată* într-un fel sau altul.

„Cred că suntem la 360 km nord-est de bază" – raportează căpitanul Stiver la ora 16, 25.

La acea oră, normal, avioanele s-ar fi întors acasă de 15 – 20 de minute. Sau ar fi zburat spre sud-sud-vest, urmând linia coastei, dacă s-ar fi rătăcit, pur şi simplu. În orice caz, aparatele nu aveau ce căuta acolo unde raporta căpitanul Stiver că sunt. Şi nu ştiu cât de credibilă poate fi o determinare de poziţie în această situaţie. Să se fi învârtit în cerc avioanele Avenger, metodă care permite totuşi îndepărtarea minimă de locul rătăcirii, până la restabilirea orientării?!

La ora 16, 30 a decolat PBM-Mariner, cu treisprezece oameni la bord, cu echipament de căutare-salvare, îndreptându-se spre est-nord-est cu toţi cei 370 km pe oră de care era capabil. La acea

oră, presupunând că avioanele Avenger au decolat alimentate complet, „până sus”, cu benzină, ele mai aveau carburant suficient pentru încă 3, 5 ore de zbor, în care puteau parcurge circa 1.000 km. La acea oră şi la acea latitudine, în decembrie, soarele cobora spre apus.

La 16, 55, nici hidroavionul de salvare n-a mai răspuns la apelul turnului; la ora aceea, PBM Mariner trebuia să fie la 150 – 160 km NE de Fort Lauderdale.

E posibil ca PBM Mariner să fi căzut în mare, dintr-un motiv sau altul.

E posibil chiar ca piloţii să nu fi avut timp să transmită turnului ce se întâmplă, preocupaţi de rezolvarea situaţiei create la bord. E admisibil ca niciunul din cei 13 membri ai echipajului să nu se fi putut salva.

E greu de crezut că n-au rămas urme ale avionului, ale oamenilor, dar avionul din Miami a decolat în cel mai bun caz la 17,00, şi când a ajuns în zona prăbuşirii, era aproape întuneric. Singurul lucru improbabil, incredibil, de neadmis şi neexplicat, este dispariţia lui PBM Mariner în cadrul *acelei* şi numai acelei misiuni.

Când se ducea să caute cinci avioane, pierdute şi ele în mod inexplicabil. Plecate într-un zbor obişnuit de antrenament, şi ajunse acolo unde n-ar fi trebuit să se afle niciodată.

„— Am ajuns la apa albă” – îşi încheia căpitanul Stiver ultimul raport.

15. Un triunghi, două triunghiuri

Cele şase avioane pierdute în ziua de 5 decembrie 1945, în zona situată la est de peninsula Florida, n-au constituit decât un început. La 30 ianuarie 1948, s-a pierdut în Atlantic un avion Tiger, cu 27 pasageri la bord. Ultimul mesaj informa aeroportul din Bermude despre intrarea pe „finala scurtă…"; se văd luminile pistei, comunica pilotul, vizibilitatea este excelentă, cabina pregătită pentru aterizare.

N-a mai aterizat niciodată.

L-au căutat 30 de nave şi 14 avioane, fără să găsească nicio urmă.

La 28 decembrie 1948, un avion Douglas DC-4 plecat din Puerto Rico spre Miami, Florida, intră în legătură cu turnul de control al aeroportului de destinaţie. „Am văzut luminile de la Key West, cerem instrucţiunile pentru aterizare". Miami Tower transmite instrucţiunile, pista în serviciu, vântul, presiunea atmosferică la capul pistei, şi cere confirmarea primirii datelor de către echipaj.

N-a mai răspuns nimeni.

Cursa de Kingston decolată din Bermude la 17 ianuarie 1949, trebuia să ajungă în Jamaica după 5 ore de zbor. Kingston Tower n-a reuşit să ia legătura cu avionul. Atenţionat, turnul de control al aeroportului de decolare încearcă, fără să reuşească, stabilirea unei legături radio cu avionul. Două portavioane, un crucişător şi zece vedete aflate în zonă au căutat zadarnic vreo urmă a aeronavei

dispărute.

În ianuarie 1960, o formaţie de cinci (iar cinci!) aparate F-100 Super-Sabre, aflată în zbor în zona Bermudelor, a intrat într-un nor. Numai patru din cele cinci aparate au ieşit din norul acela. Super-Sabre a fost primul avion supersonic de vânătoare-interceptare intrat în dotarea aviaţiei americane militare; caracteristicile sale au făcut ca acest aparat să fie selecţionat pentru a echipa USAF TDT (Thunderbirds Demonstration Team) – echipa reprezentativă de acrobaţie aeriană a U.S. Air Force.

La 28 august 1963, au dispărut două avioane cisternă K. C-135 (varianta militară a cunoscutului Boeing 707), decolate de pe aeroportul Miami în misiune de alimentare în aer deasupra Oceanului Atlantic. Ziua era senină, condiţiile de zbor – bune. Ultimele" convorbiri radio au stabilit poziţia aeronavelor între continent şi insulele Bermude. Pe urmă – linişte. Operaţiunile de căutare-salvare s-au soldat cu descoperirea unor resturi de avion plutind pe apă, la 400 km sud-est de Bermude, şi concluzia comisiei de anchetă a fost limpede: ciocnire în aer. Zburând în formaţie prea strânsă cu avioanele lor grele, şi mestecând gumă, afurisiţii de piloţi şi-au ciocnit avioanele. Peste două zile au fost recuperate alte rămăşiţe plutitoare de avion, la 250 km distanţă de locul presupusului accident, şi concluzia cea limpede n-a mai fost valabilă. Oricum, dacă vântul şi curenţii ar fi risipit epavele celor două KC-135, ele ar fi trebuit să fie cu totul în altă parte.

În cursul unui zbor de antrenament în zonă, în luna februarie a anului 1968, din două avioane intrate în nori, n-a ieşit decât unul. Din nou căutări, din nou nu s-a găsit nimic. Nici măcar pata aceea de petrol irizat pe suprafaţa mării.

Atunci când cade un avion, se formează o comisie

de specialişti, care, pe baza datelor furnizate de mormanul din metal ars, contorsionat, pulverizat de contactul dur cu solul planetei, pe baza interpretării elementelor înregistrate de cutia neagră, pe baza ultimelor rapoarte transmise de echipaj, încearcă să realizeze un model al accidentului şi să tragă concluziile necesare. De regulă, când accidentul are o cauză tehnică, şi urmările apar progresiv, pilotul mai are timp să comunice staţiilor de la sol defectarea avionului, şi acţiunile sale. Alteori însă lucrurile se petrec atât de repede, încât pilotul, concentrat pe salvarea aparatului, nu mai are vreme să apese butonul de emisie; iar cutia neagră se pierde, sau arde, şi datele înregistrate se distrug.

Atunci, concluziile specialiştilor sunt mai mult nişte deducţii.

Ce se poate deduce însă despre cauzele dispariţiei *totale* a unui avion? Atunci când pilotul raportează că totul e în ordine la bord şi a pregătit cabina pentru aterizare şi vede luminile pistei, dar nu mai aterizează niciodată? Când două avioane cisternă ultramoderne, zburând la 7 – 8.000 de metri înălţime dispar, fără ca piloţii să mai aibă timp să apese butonul de emisie? La bordul unui avion multimotor nici nu se pot întâmpla foarte multe lucruri care să provoace prăbuşirea rapidă a aparatului – în afară de o explozie puternică, ruperea comenzilor, dezintegrarea avionului în aer. E însă greu de admis că, în zona dintre Florida şi Bermude, toate accidentele sunt cauzate de explozii ale aeronavei, ruperea comenzilor sau dezintegrarea în plin zbor. Şi mai este celălalt element care ridică semne de întrebare: lipsa oricăror urme. Chiar dacă se prăbuşesc în mare, avioanele lasă urme, am mai vorbit despre asta. Se găsesc, după ani şi ani, epave ale avioanelor pierdute pe mare – în alte regiuni ale lumii. Pescarii din Jurilovca au scos, în 1983, aproape

de Gura Portiţei, ce a mai rămas dintr-un Aero 45 căzut în Marea Neagră prin 1960…

Analiza statistică, după unii autori, nu indică pentru zona Bermudelor pierderi mai mari în avioane decât pentru restul Pământului. După matematicianul sovietic G. S. Vladimirov, cifrele accidentelor aeriene s-au stabilizat în ultima vreme, oscilând în jurul mediei anuale de 0, 53% – 0, 54% cazuri de accidente pentru fiecare mie de kilometri parcurşi în zbor; iar rata accidentelor aeriene din zona Bermudelor nu se abate de la aceste cifre.

Dar G. S. Vladimirov nu analizează modul de producere al acestor accidente.

În celelalte zone ale Pământului, accidentele de aviaţie se înregistrează mai ales la decolare sau la aterizare; aici, avioanele se pierd în plin zbor. Şi iarăşi, a câta oară, în alte părţi piloţii raportează, rămân urme, cauzele accidentelor pot fi mai mult sau mai puţin aproximativ determinate.

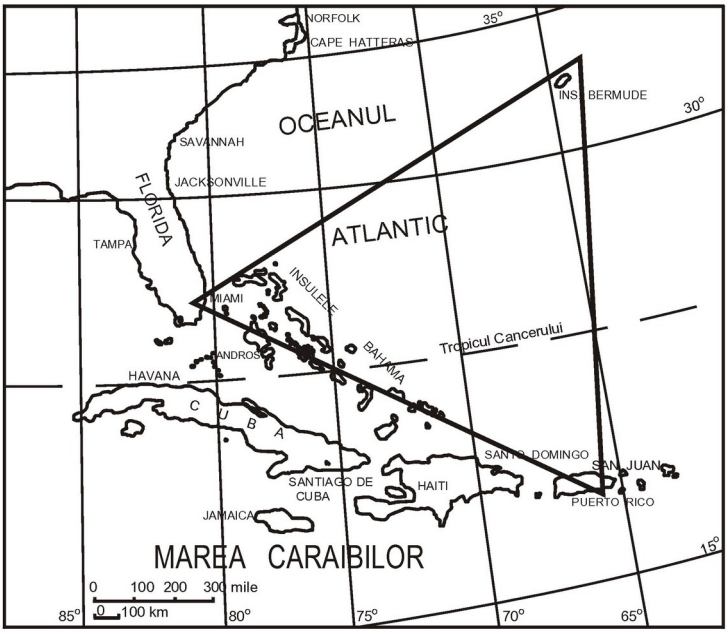


Fig. 18 – Triunghiul Bermudelor

După alţi autori, de exemplu Ch. Berlitz, frecvenţa dispariţiilor de avioane şi nave în zona Bermudelor este de 1.000 de ori mai mare decât media unanim stabilită. De fapt, specialiştii sunt de acord că mai ales marinarii sunt confruntaţi cu dispariţii misterioase în această parte a lumii.

Conform datelor furnizate de un organ competent, Societatea de Asigurări Maritime Lloyd, între 1929 şi 1952, pe mările şi oceanele globului au dispărut în condiţii stranii, fără să lase urme şi fără să emită SOS, 228 vapoare – exceptând vasele scufundate în război. Doar între 1971 – 1982, între Bennude-Florida-Puerto Rico, s-au înregistrat 600 de dispariţii inexplicabile ale unor nave de toate categoriile (conform raportului Departamentului Marinei Comerciale, prezentat Comitetului special al Congresului SUA, în 1983). Ziarul „Miami News", în directă cunoştinţă de cauză, afirmă chiar că cifra e valabilă de fapt doar pentru anii 1979 – 1982, şi că numai căpitănia portului Miami a înregistrat „dispariţia în condiţii neobişnuite a 200 de yachturi cu echipaje cu tot, numai în 1971". În condiţii asemănătoare cu cele înregistrate de aviatori, de altfel. Vedeta de salvare aparţinând Pazei de Coastă, plecată în căutarea unui yacht dispărut în apropierea peninsulei Florida – se întâmpla în iulie 1983 – nu s-a mai întors niciodată. Ca PBM Mariner, 38 de ani mai devreme.

Şi marinarii au botezat zona situată în largul coastei atlantice de sud-est a Statelor Unite, cuprinsă între insulele Bermude, peninsula Florida şi insulele Puerto-Rico – au botezat-o „Triunghiul Bermudelor".

Încă la prima sa călătorie peste Atlantic, în 1492, Columb observa „ape luminoase" în arhipelagul Bahama, iar în 1494, „un fel de vârtej de vânt" îi

scufunda din senin trei nave, dându-le literalmente de câteva ori peste cap – fără nicio urmă de furtună, sau măcar de mare agitată.

Dacă dispariţii de corăbii comerciale sunt perfect explicabile în acele ape bântuite de corsari şi piraţi, pierderea unor nave mari de război, bine înarmate, ridică semne de întrebare.

În august 1800 dispare fără urme fregata americană „Insurgent”, nava-amiral a tinerei marine americane, având la bord 340 de oameni şi 22 de tunuri.

Câteva zile mai târziu urmează „Pickering”, cu 90 de marinari şi 9 tunuri.

În 1840, la două luni după dispariţie, este regăsită fregata franceză „Rosalie”, cu încărcătura neatinsă, cu velatura desfăşurată, dar… fără echipaj. Fără urme de incendii, lupte, explozii, fără cadavre care să confirme ipoteza izbucnirii unei boli contagioase la bord.

La 26 februarie 1855, este descoperit în zonă bricul „James B. Chester”, fără echipaj, fără busolă, sextant, fără jurnal de bord – dar cu încărcătura intacta şi bărcile de salvare atârnate de gruiurile lor.

În 1880, şase nave britanice caută zadarnic în Triunghiul Bermudelor fregata „Atalanta”, înarmată cu 50 de tunuri şi dispărută cu tunurile ei şi cu echipajul de 290 de marinari.

De fapt, se pare că dispariţia echipajelor de pe corăbii nu este apanajul strict al Triunghiului. În noiembrie 1872, bricul britanic „Dei Gratia” descoperă la nord de Azore goeleta „Mary Celeste”, plutind în derivă. Vele strânse, încărcătură neatinsă, lipseşte echipajul, lipseşte barca de salvare, lipseşte… sextantul. Repusă în circulaţie, „Marv Celeste” se dovedeşte a fi nefastă pentru cei urcaţi la bordul ei – fiind în cele din urmă „ajutată” de căpitanul Parker să

îşi încheie cariera prin eşuare pe un recif din Haiti. Totul se întâmpla în familie, chiar dacă într-o zonă mai întinsă decât a Bermudelor: Oceanul Atlantic, insulele Azore, Haiti.

În 1881, goeleta americană „Ellen Austin” descoperă la est de Azore o goeleta necunoscută, navigând în derivă, fără echipaj. Legile mării sunt limpezi: nava abandonată este a celui care a găsit-o. Căpitanul lui „Ellen Austin” lasă câţiva marinari pe puntea goeletei străine, şi ambele veliere pornesc alături cu toate pânzele sus. Până când o hulă violentă le desparte pentru câteva zile. Abordând goeleta regăsită, se constată cu stupoare dispariţia echipajului lăsat pentru manevră. Lucrurile se repetă până la amănunt, un nou grup de marinari pe goeleta străină, navigaţie bord în bord, din nou hulă, din nou „Ellen Austin” e despărţită de achiziţia sa şi de oamenii lăsaţi la bordul ei – de data asta definitiv. Nu s-au mai întâlnit. Căutând să identifice armatorii goeletei, cercetările ulterioare demonstrează că aceasta nu era înregistrată la nicio companie maritimă şi nu figura în registrele de ieşire ale vreunui şantier naval de pe planeta noastră.

În august 1894, jurnalele de bord a trei nave comerciale aflate în perimetrul Triunghiului consemnează un spectacol de neînţeles: clipperul cuirasat „White Star” din flota americană, 40 tunuri, propulsie cu abur şi vele, 680 de marinari la bord, a trecut în trombă pe lângă ele, urmărind o formă nedefinită asemănătoare unui nor cenuşiu-sticlos, în care trăgea cu tunurile sale. Norul uriaş alergând pe suprafaţa liniştită a oceanului şi „White Star” au dispărut înspre Puerto-Rico şi n-au mai apărut niciodată.

În octombrie 1902, este găsită plutind în derivă, fără echipaj la bord, nava germană „Freya”, plecată

cu o zi înainte din Manzanillo, Cuba. Urma unei explozii puternice pe punte poate sugera abandonarea navei de către echipajul intrat în panică – dar nu s-au găsit urme de sânge, incendiu, explozia nu afectase niciun element important al navei. Şi, de fapt, ce explodase pe puntea Freyei?

La 4 martie 1918, dispare vasul american „Cyclops”, plecat din Barbados spre Norfolk – Virginia, SUA, lung de 190 m şi cu peste 300 de oameni la bord.

În decembrie 1924 se pierde fără urmă, între Bahama şi Cuba, cargoul japonez „Raifuku Maru”, care însă a transmis înainte de dispariţia sa un mesaj suficient de incoerent: „Pericolul ne ameninţă ca un pumnal… Veniţi repede… nu vom putea scăpa…”

Ce pericol?

În 1925 dispare cargoul american „Cotopaxi”, cu destinaţia Havana; în 1926, cargoul „Suduffco”; în 1931, la sud de Bahama, se evaporă literalmente vasul „Stavenger”; în 1938 cargoul „Anglo Australian” transmite mesajul „totul merge bine”, după care nimeni n-a mai auzit de „Anglo Australian”.

Între timp, se reeditează în variante moderne episodul „Mary Celeste”. „Carol Deering” eşuează în februarie 1921 pe coasta Carolinei de Nord, fără niciun marinar la bord; şi nimeni n-a aflat vreodată ce s-a întâmplat cu echipajul lui „Carol Deering”. În aprilie 1952, goeleta „John and Mary” este găsită plutind în derivă la 50 mile sud de Bermude, cu încărcătura neatinsă şi fără echipaj, evident; la 3 februarie 1940, yachtul „Gloria Colite”, la 22 octombrie 1944 cargoul cubanez „Rubicon”, sunt descoperite plutind fără echipaje în apele pe care acum le cunoaştem – credem că le cunoaştem – atât de bine.

Lista dispariţiilor e lungă, se întinde până în zilele

noastre, când rutele maritime sunt supravegheate, legătura radio ţărm-navă şi între nave nu mai pune probleme, ne-am echipat vapoarele cu sonare care dau adâncimea şi profilul fundului – nu mai putem să ne lovim de stânci –, cu radiolocatoare care ne avertizează asupra navelor din apropiere, asupra furtunilor, tornadelor, valurilor-tsunami, facem navigaţie prin satelit localizând epave de submarine la 3.000 metri adâncime sub ocean – cu toate astea, în Triunghiul Bermudelor dispar în continuare avioane şi nave.

În 1963 dispar cinci nave mari, cu 957 de marinari la bord: cargourile „Nereus”, „Proteus”, „Marine Sulphur Qeen”, pescadorul „Snow Boy” şi nava britanică de călători „City of Glasgow” (399 de pasageri). Operaţiunile de căutaresalvare au durat 22 de zile, antrenând 38 de nave şi 43 de avioane; bineînţeles că nu s-a găsit nicio urmă. Nimic din plutele, containerele ermetice, colacii de salvare, balizele automate pe care orice navă le are la bord, şi dacă aceasta explodează, se scufundă brusc – ce mai poate păţi o navă?! se rupe în bucăţi, se ciocneşte de un iceberg, ca „Titanicul” – plutesc pe valuri, prin simplul fapt că există. Cred însă că, în Triunghi, faptele simple se întâmplă altfel decât suntem noi obişnuiţi să se întâmple.

În octombrie 1966, Garda de Goastă descoperă un şlep plutind în derivă, cu parâma de remorcare din prova ruptă; remorcherul său, „Southern Cities”, n-a mai fost găsit niciodată.

În ianuarie 1967 remorcherul „Gulf Master”, cu destinaţia Florida, a fost dat dispărut: în noiembrie 1968 dispare cargoul „Ithaca Island”, în aprilie 1970 – „Milton Iatrides” –, în martie 1973 cargourile „Anita” şi „Norse Variant”. Atât doar că „Norse Variant” reuşeşte să îşi dea poziţia şi să transmită un S.O.S.

Înainte de dispariţie. (în fonie semnalul este May Day, formula S.O.S. e folosită pentru transmisii în codul Morse.)

Navele de salvare sosite la faţa locului – aproximativ 550 mile sud-est de Cape May – au găsit, de data asta, un supravieţuitor plutind la suprafaţa apei agăţat de un panou de lemn. După 480 de ani – socotind de la Columb – se găsea din nou cineva care putea relata circumstanţele dispariţiei unei nave în Triunghi. Cu toate că o navă modernă este compartimentată prin pereţi etanşi, care permit plutirea cu peste 50% din compartimente inundate, cu toate că „Norse Variant" era un cargou de 20.000 tdw construit în întregime din metal, cu o structură de rezistenţă solidă, cu toate condiţiile favorabile de navigaţie, naufragiul n-a durat nici trei minute. Din senin, fără niciunul din numeroasele semne care pentru un marinar înseamnă schimbarea timpului, rafale de vânt extrem de puternice au lovit nava, simultan cu valuri uriaşe care s-au prăvălit peste bord. Nava a fost inundată în câteva zeci de secunde, apoi s-a dus la fund fără ca echipajul să se poată salva.

Dacă la marinari, trecerea de la senzaţia de certitudine totală şi puţin sfidătoare pe care o dă puntea solidă a navei sub tălpi, la realizarea dezastrului – când tot acest univers plutitor devine brusc cumplit de vulnerabil – este la fel de rapidă, totală, copleşitoare ca pentru pilotul căruia îi apare o defecţiune gravă la bord, în plin zbor, atunci cred că înţeleg de ce „Norse Variant" s-a dus la fund împreună cu echipajul său.

Nu este nimic misterios, nimic imposibil. Face parte din noi.

De când zbor, am învăţat că nimic nu este imposibil, în bine sau în rău. Marinarii aceia *nu credeau,* simplu, că nava lor se poate scufunda, în

condiţii ca acelea în care naviga. În „soft”-ul fiecăruia, în experienţa lor profesională, din punct de vedere al vremii totul se întâmpla în deplină securitate. Pe navă toate instalaţiile, agregatele funcţionau normal, şi nici din acest punct de vedere nu se putea întâmpla nimic. Marea şi cerul erau supravegheate permanent de cei aflaţi în cart, cu ochii şi cu aparatura de hidro şi radiolocaţie. În acest context, nu se putea întâmpla, logic, nimic rău. Logica *noastră* marinărească, bazată pe cele întâmplate de când aborigenii au pus primul trunchi de copac la apă acum 72 de milenii, ca să traverseze strâmtoarea Tasmaniei, şi până la scufundarea lui „Norse Variant”. Din punct de vedere al acestei logici, valabilă – s-a demonstrat – doar în coordonatele noastre strict umane, sistemul navă-echipaj-mediu-asigurare, funcţiona normal, şi ce s-a întâmplat nu trebuia să se întâmple. „Norse” s-a scufundat pentru că a fost confruntat cu *ceva nou* – pentru care efectiv nu era pregătit, atât de străin că nu putea fi nici măcar bănuit. Ceva care depăşeşte cu mult firescul nostru, şi aşa împins foarte departe. Ceva neştiut. Declaraţia marinarului supravieţuitor închide, peste aproape cinci sute de ani de mister, un cerc. Mai ţineţi minte ce nota Cristofor Columb în jurnalul său de bord? Că „un fel de vârtej de vânt” iscat din senin i-a scufundat trei nave, dându-le peste cap.

* * *

Jurnalul „amiralului oceanelor” mai cuprinde elemente caracteristice Triunghiului care, observate în repetate rânduri ulterior, au rămas la fel de inexplicabile ca în 1492 – traversând ca un fel de sumbră prevestire istoria acestei zone a Pământului nostru. Astfel, el pomeneşte de „apele luminoase” din

largul insulelor Bahama şi de o „minge de foc” care, după ce a dat ocol caravelelor sale, a dispărut plonjând în ocean. Apele luminoase sunt pomenite în repetate rânduri de cei care au navigat sau au zburat în zona Triunghiului. Astronauţii de pe „Apollo-12” au spus că singura lumină vizibilă noaptea în regiunea Bermudelor nu era aceea a vreunui oraş mare, ci a unor fâşii albe, luminescente, din Marea Sargasselor. Ziua, fâşiile acelea au culoare alb-lăptoasă, râuri de apă albă curgând prin apa limpede a oceanului fără să se destrame sau să se amestece cu aceasta. „Apa albă” este amintită în relatările unor echipaje, dispărute apoi fără urmă; mai ţineţi minte ultimele cuvinte ale căpitanului Stiver, cel care a preluat comanda formaţiei de cinci avioane TBM „Avenger”?

Căpitanul Stiver spunea: „am ajuns la apa albă”.

Relatări adunate în timp referitoare la condiţiile de navigaţie radiotehnică aeriană sau navală, la funcţionarea aparaturii de bord şi a sistemelor radioelectronice în zona Triunghiului, consemnează funcţionarea incorectă sau nefuncţionarea totală a mijloacelor de bord din această categorie, pierderea legăturii radio, existenţa paraziţilor foarte puternici, bruiajul staţiilor de radiolocaţie, etc.

Ne-am mai întâlnit cu aceste simptome – atunci când OZN-uri se apropie de avioane, automobile, staţii de radio sau radiolocaţie.

Uneori, navele şi avioanele întâlnesc în zona Bermudelor o ceaţă verzuie, pe care, atunci când nu este bruiat, radarul instalat pe vase, sau staţiile panoramice de la bordul avioanelor, o înregistrează ca fiind un obstacol solid. „White Star” gonea cu toate pânzele sus, trăgând cu tunurile într-un nor incert, cenuşiu-sticlos, care alerga înaintea lui pe suprafaţa oceanului. Ce ştia „White Star” despre norul acela? Despre ce era în interiorul lui?

În Finlanda, dintr-un asemenea nor cenuşiui a ieşit un OZN; la 22 februarie 1959, doi martori au văzut trei OZN-uri discoidale intrând într-un nor aflat deasupra localităţii Warsop, Nottingham, din care nu au mai ieşit; la 14 iulie 1966, ora 14, locuitorii din St. Helen, Lancaster, au văzut un OZN imens, discoidal, dispărând într-un nor izolat; în aprilie 1968, ora 13, deasupra localităţii Woodford, Essex, a fost observat un OZN ca o rachetă fără aripi intrând într-un nor din care nu a mai apărut, etc.

În apropierea „ceţei verzui", o serie de aparate de bord nu mai funcţionează normal, iar acumulatorii se descarcă. Când se ridică, „ceaţa verzuie" formează nori care au forme geometrice distincte, „de-a dreptul fascinante" – spune un martor. Dar nu explică în ce constă fascinaţia. În acei nori fascinanţi dispar avioane – am văzut ce s-a întâmplat cu cele cinci F-100 „Super Sabre". Au mai intrat avioane în nori din care nu au mai ieşit niciodată – în martie 1952, James Galdwin, executând o misiune de zbor în Coreea, a intrat într-un nor din care nu a mai apărut. Deci, Triunghiul, chiar dacă favorizează producerea unor fenomene, nu deţine monopolul acestora; atât doar că aici „fenomenele" se petrec foarte des.

Se pare că, pe lângă calităţile enunţate mai sus, „ceaţa verzuie" şi norii cărora le dă naştere, au proprietatea de a face posibilă „ieşirea din timp" pentru navele şi avioanele care străbat straniile formaţiuni. Doctor Jim Thorne, şeful expediţiei îmbarcate pe yachtul „New Freedom", a filmat o furtună neobişnuit de puternică în zona Triunghiului – la 75 mile nord-est de Bimini. La developarea filmului s-a văzut înregistrată limpede pe peliculă o veche goeletă cu pânze clătinându-se pe valuri, la nici 50 de metri de New Freedom, şi pe care nimeni n-a observat-o cu ochiul liber. Se curbează timpul în norii

cei verzui, proiectând în viitor, prezent, imagini din trecut? Ca acel Fokker zburând tăcut sub cerul anului 1940? Dacă timpul, conform accepţiunii pe care Einstein o dă noţiunii, este într-adevăr o formă specială a unui spaţiu energetic, şi acel spaţiu bizar se converteşte uneori sub forme pe care noi le percepem (şi) ca, simplu, câmpuri electromagnetice, să fie oare ceaţa verde un fel de „acumulări de timp” sesizate de noi sub aspectul unei bizare concentrări de energie?

Ce se mai întâmplă în Triunghi?

Observaţii ale piloţilor care au zburat deasupra zonei, confirmate ulterior de fotografii aeriene, au relevat că sub apa oceanului se află construcţii ciclopice – platforme de piatră, drumuri, ziduri lungi de sute de metri, clădite din pietre imense potrivite între ele în stilul construcţiilor de la Tiahuanaco şi Sacsayhuaman.

La sfârşitul anului 1976 un pescador detecta, cu ajutorul sonarului, o construcţie pe fundul mării, având forma exactă a unei piramide, comparabilă ca mărime cu cea a lui Keops – 140 metri înălţime, 160 metri latura bazei. Au fost semnalate şi alte piramide sub apă, de către piloţi şi pescari. Iar istoricii cărora li s-a cerut părerea, au întors pe toate părţile acelaşi cuvânt: Atlantida.

Să fie proprietăţile ciudate ale Triunghiului legate (şi) de faptul că zona se găseşte situată pe izogona zero-agona-curba cu declinaţie magnetică nulă? În care acul busolei arată, concomitent, Nordul adevărat şi Nordul magnetic? Ce proprietăţi neştiute conferă zonelor aflate pe agonă, câmpul magnetic al Pământului? Pentru că de cealaltă parte a planetei, pe agona estică, în largul coastelor sud-estice ale Japoniei, se întinde altă zonă în care navele şi avioanele se confruntă cu stranii pericole – zonă denumită „Marea Diavolului”, „Marea Strigoilor”. Pe

lângă fenomene electromagnetice bruşte şi de mare intensitate, pe lângă pierderi şi câştiguri inexplicabile de timp, pe lângă ceţuri verzi şi apa albă cunoscute din Triunghiul Bermudelor, aici s-au semnalat „găuri" uriaşe şi „dealuri" pe suprafaţa mării – indicând fie o activitate seismică, fie anomalii gravitaţionale de neexplicat.

Şi mai sunt mesajele, acele ultime mesaje la fel de patetice, de confuze, de nelămurite ca cele de dincolo. Un pilot japonez transmitea practic în acele ultime momente reportajul trecerii lui în nefiinţă: „ceva se întâmplă în cer. – cerul s-a deschis" – după care a urmat *tăcerea.* Raportată la Triunghi, Marea Diavolului este situată simetric faţă de cercul mare al planetei; ambele sunt limitate între 20° şi 30° latitudine nordică, iar meridianul japonez 130° longitudine estică devine, după ce traversează polii, meridianul bermudez 50° longitudine vestică.

Anomaliile magnetice manifestate în Triunghi sunt foarte puternice. Studiind evoluţiile şi funcţionarea sateliţilor meteorologici pe o perioadă de 3 ani, profesorul Wayne Meshejian, Langwood College, Virginia, SUA, a observat anomalii în funcţionarea sateliţilor cu orbită polară – când treceau deasupra Triunghiului Bermudelor. Semnalele înregistrate de sateliţi, emise apoi spre sol, erau perturbate, uneori anulate, iar impulsurile telemetrice se ştergeau complet. Aceste fenomene, arată prof. Meshejian, pot fi provocate de „surse imense de energie aflate probabil sub apă, generând un câmp magnetic cu intensitate enormă, care poate şterge înregistrările şi anula impulsurile". Ţinând cont că altitudinea de evoluţie a sateliţilor este de 800 de mile, un câmp magnetic capabil de performanţele amintite, ar trebui să „afecteze însăşi deplasarea satelitului pe orbită… l-ar smulge, pur şi simplu, de pe orbită. Dar cum acest

lucru nu se întâmplă, probabil e vorba de o forţă despre care nu ştim nimic”.

Ce n-avem voie să cunoaştem despre Triunghiul Bermudelor, dar am putea afla, analizând fotografiile luate de la 800 de mile înălţime?... Şi mai sunt OZN-urile.

Prima relatare despre bizareriile zonei, făcută de Columb, descrie şi „un glob de foc”, care ocoleşte nava sa şi dispare sub apele oceanului. Relatările despre OZN-uri, care la un moment dat plonjau în apă şi dispăreau în adâncuri, au continuat apoi până în zilele noastre; revistele de ozenologie relatează lunar despre apariţiile aparatelor neidentificate în Bermude. Oceanograful Jim Thorne, cel familiarizat cu misterele Triunghiului, relatează observarea, în seara de 2 august 1975, a unei „lumini mari, albastre, pe cer”. Lumina aceea a coborât, zburând câteva minute la joasă altitudine, deasupra insulelor Bimini; deplasarea ei era însoţită de un bâzâit slab, şi viteza de deplasare a fost estimată la peste 1.000 km pe oră.

Să fi văzut Jim Thorne un avion?

Puţin probabil. Dacă un avion e suficient de aproape ca să-l vezi ca pe o „lumină mare”, atunci îi observi şi lămpile de poziţie, clipiciul roşu, eventual silueta pe cerul amurgului. Lumina albă din vârful derivei. Şi un avion care zboară la joasă înălţime cu peste 1.000 km pe oră, nu poate fi însoţit de „un zgomot slab”.

În orice caz, ce a văzut Jacques Piccard nu era avion, pentru că avioanele noastre, cel puţin, nu zboară la sute de metri sub apă. Pe timpul testării submersibilului XP-15 „Benjamin Franklin”, profesorul Piccard a observat „obiecte neidentificate, lungi de aproximativ o sută de picioare, care se deplasau cu viteză prin apă”. Manevrele acestor obiecte „păreau să indice o anumită inteligenţă”.

Să fie Triunghiul legat direct de fenomenul OZN? Consecinţă, cauză, zonă comună de coexistenţă între lumea noastră şi acel neştiut din care vin maşinile zburătoare neidentificate? Cred că răspunsul poate fi afirmativ; am văzut că fenomene întâmplate în alte părţi ale planetei *numai* în prezenţa OZN-urilor, se petrec curent în zona Bermudelor[7].

Charles Berlitz sugerează că aici ar fi locul – ipoteză cu iz de fantastic – prin care civilizaţiile „dinafară" sosesc şi pleacă de la noi? Aceste sosiri-plecări presupunând crearea unor câmpuri similare, cel puţin după unele efecte, câmpurilor cunoscute de noi ca magnetice sau electromagnetice, şi care distrug tot ce intră în zona lor de acţiune, sau nici atât, disociază „doar" materia, ca să o reproiecteze ulterior în altă dimensiune? în alt timp? în altă lume, mai simplu? Să fie spţiul nostru tridimensional doar modelul nereuşit al unui Univers infinit mai complex, în care lumile coexistă nu numai despărţite de distanţe (aparente) – ci şi în paralel, în moduri pe care nici nu le putem imagina, lumi multiple şi totuşi unice – fiecare în existenţa ei, despărţită de existenţa celorlalte prin dimensiuni de neimaginat, timpi de neconceput – lumi intersectate doar cu imense cheltuieli de energie, puse traumatizant în contact unele cu altele, ducându-şi simultan existenţa unică şi negând, fiecare în acelaşi timp, posibilitatea unor alte existenţe unice?

Sau lucrurile sunt aşa cum le ştim de la Copernic şi Galilei, trecând prin Kant, Newton, Einstein, şi *ceilalţi* sunt într-adevăr foarte departe, şi viteza luminii nu va fi niciodată depăşită, şi doar strănepoţii celor plecaţi

---

7 *N. R.* Notorietatea zonei Bermudelor se leagă de cercetările întreprinse de firma de asigurări Lloyd în această regiune. Aceeaşi firmă s-a interesat însă şi de dispariţiile din zonele din Altiplana sau M. Galbenă, dar ele au stîrnit mai puţin imaginaţia.

de copii în rachete ce nu se vor întoarce niciodată pe Pământ vor călca, bătrâni şi neputincioşi, solurile neprimitoare ale unor planete pustii, gravitând îngheţate în jurul unor sori mohorâţi, cu lumină roşie şi puţină?! Şi atunci, ce se întâmplă în Triunghi este al nostru până la sfârşit, şi din nou ne amintim de cuvântul acela frământat de istorici pe toate părţile, Atlantida?

* * *

A existat oare Atlantida?

Noi ştim despre legendarul continent din dialogurile lui Platon – „Kritias” şi „Timaios” – scrise acum aproximativ 2 500 de ani.

Citatele care urmează, din dialogul „Timaios”, nu se referă strict la existenţa Atlantidei şi pieirea acesteia; din ele reiese însă limpede convingerea celor vechi despre existenţa altor civilizaţii umane înaintea acesteia, pe care o numim „a noastră”, şi despre modul în care cataclisme naturale şterg de pe suprafaţa planetei, mai mult sau mai puţin periodic, civilizaţii ajunse într-un stadiu oarecare de dezvoltare. Pe timpul călătoriei sale în Egipt, petrecută cam la anul 600 î.e.n., Solon, unul din cei şapte legiuitori ai Atenei, vizitează oraşul Sais din delta Nilului. Vorbind cu un bătrân preot al zeiţei Neit (Atena) despre oameni şi fapte care încă atunci însemnau „de demult” – Phoroneu şi Niobe, potopul lui Deucalion – venerabilul egiptean îl întrerupe, ridicând din umeri: „O, Solon, Solon. Voi, elenii, întotdeauna aţi fost copii şi nu există elen bătrân… iar cauza este aceasta: oamenii au suferit şi vor suferi multe şi felurite urgii; cele mai mari dintre ele sunt pricinuite de foc şi apă… Aveţi doar şi voi o legendă… cum Phaeton, fiul Soarelui, a pornit carul de foc al tatălui său, dar,

neavând putere să-l conducă… a pârjolit totul pe Pământ. Asta se povesteşte, bineînţeles, sub formă de mit, dar sub aceasta se ascunde adevărul că printre corpurile cereşti ce se mişcă în jurul Pământului se produce o deviere, iar la intervale mai lungi, tot ce există pe Pământ dispare din pricina furiei focului… Iar când zeii, pentru a curăţa Pământul, îl acoperă cu apă, scapă cei care trăiesc în munţi…

… Voi (grecii) nu ţineţi minte decât un singur potop al lumii, dar până atunci au (mai) fost câteva potopuri; apoi, voi nu ştiţi că în ţara voastră a existat un popor minunat şi desăvârşit, de la care v-aţi tras… concetăţenii tăi, care au trăit acum 9.000 de ani… Uimitoare sunt descrierile măreţelor fapte săvârşite de poporul acela, dar una îndeosebi e mai presus de toate… Spun scrierile (păstrate în templu) că, odinioară, cetatea voastră a înfrânt o mare putere ce se îndrepta cutezător dinspre Marea Atlantică, asupra întregii Europe… Atunci această mare era navigabilă, pentru că în faţa gurii ei, pe care voi o numiţi, în felul vostru, Coloanele lui Hercule, se găsea o insulă. Această insulă era mai mare decât Libia şi Asia la un loc, şi de la ea se deschidea navigatorilor accesul spre alte insule, iar de la acele insule spre întreg continentul opus cu care era mărginită acea adevărată mare… Pe acea insulă, Atlantida, s-a alcătuit un mare şi puternic stat de regi…

… După aceea însă, când s-au petrecut îngrozitoare cutremure de pământ şi potopuri, într-o singură zi şi o singură noapte insula Atlantida a dispărut, scufundându-se în mare, şi marea de acolo este acum nenavigabilă şi nu poate fi cercetată: navigaţia este împiedicată de o mare cantitate de noroi pietrificat, pe care insula scufundată a lăsat-o în urma sa”.

„Marea Atlantică” desemnează limpede Oceanul Atlantic de azi; asupra acestui punct, cei mai mulţi

atlantologi sunt de acord. Coloanele lui Hercule sunt strâmtoarea Gibraltar. În faţa Coloanelor – la vest de ele, reiese mai clar din context – se găsea insula aceea mai mare decât Libia şi Asia la un loc (decât Africa ştiută atunci şi Asia Mică) – insula Atlantida. Şi de la ea, prin „alte insule” – Azorele, Indiile de Vest, insula Sabie, Newfoundland – se deschidea accesul spre „întreg continentul opus” – America. Ştiau ceva geografie grecii antici cu 2000 de ani înaintea lui Columb, e clar. Singurul lucru neclar este „navigaţia împiedicată de o mare cantitate de noroi pietrificat”, idee reluată şi în Kritias: „a rămas în locul ei (al Atlantidei) un mâl de netrecut, care îi împiedică pe navigatori să pătrundă de aici (din Mediterana) în marea exterioară (în Atlantic), astfel că aceştia nu pot să meargă mai departe”. Din câte ştiu, Platon este singurul care aminteşte de acest fenomen, cu toate că pe vremea călătoriei lui Solon în Egipt strâmtoarea Gibraltar era, se pare, cunoscută fenicienilor, iar o expediţie organizată de faraonul Nechao cu 130 de ani înainte de cea a lui Hannon Cartaginezul (aproximativ 470 î.e.n.) ar fi plecat din Marea Roşie şi înconjurat Africa, trecând fără probleme prin strâmtoarea Gibraltar. Hannon, în expediţia sa – Mediterana, Gibraltar, coasta atlantică a Africii – nu pomeneşte de vreo barieră de mâl, care să îi împiedice intrarea în Atlantic; şi nici Pytheas, massaliotul, care în 325 î.e.n. trece din Mediterana in ocean, urcând apoi spre nord. E drept că Hannon şi Pytheas au trecut prin Gibraltar după vizita lui Solon la Sais, dar e greu de crezut că „noroiul pietrificat”, care nu se curăţise în 9.000 de ani, avea să se cureţe fără urme în următorii 2 – 300. Poate bătrânul preot se referea la o situaţie urmând imediat scufundării Atlantidei?

Aproape fără excepţie, popoarele vechi denumesc cu aproximativ acelaşi nume un tărâm paradisiac

dispărut, o *insulă scufundată,* un fel de pământ primordial de unde s-a răspândit civilizaţia. Grecii şi romanii foloseau pentru desemnarea acestui teritoriu denumirile Atlantis, Atlas; fenicienii îl numeau Antilia, ca şi cartaginezii; Amenti, îi spuneau egiptenii; Aalu, Arallu – pentru summerieni şi babilonieni, Avalon pentru celţi, Antilia, Atlantida, pentru vechii locuitori ai Spaniei de astăzi. Valhalla pentru scandinavi, Atlantioi pentru berberi, Atalaya pentru cei din Canare. Aztecii aminteau de ţara Aztalau, mayaşii – de Atlan, ca şi triburile din întreaga Americă Centrală. Cuvântul Atl înseamnă „apă" atât în limba vechilor azteci, cât şi a berberilor din nordul Africii; şi prin extrapolare, poate căpăta sensul de „pământul dinainte de potop". O grămadă de locuri se numesc astăzi în America Centrală, în partea nordică a continentului Sud-American, pe acele pământuri atât de încărcate de legendă încât ele însele au devenit legendă – se numesc şi azi *Xla*pak, *Xla*cah, *Atl*un, Co*atz*alcoalcos, Mi*tla*, Tenohti*tla*n, Popocatepe*tl*; zeităţile acelor locuri se numesc Quetzalco*atl*, *Tla*loc; la Chichén Itzá mai este în picioare Tzompan*tli* – zidul craniilor. Nu ştiu ce valoare probatorie poate avea repetarea grupurilor at, atl – cu variantele sale xla, tla, ti, tli – pentru filologul care caută o asemănare între vechile denumiri ale pământului pierdut înşirate mai înainte, şi toponimia central şi sud-americană, amintită aici. Eu cred că legătura există, şi constă exact din folosirea aceloraşi grupuri de sunete în ambele categorii de toponime – şi nume de zeităţi, mă rog.

Data aproape unanim estimată pentru marele cataclism care a scufundat regretatul teritoriu – acum 10 – 12 milenii. S-au întâmplat o grămadă de lucruri, acum 12 milenii!

Ce-au lăsat prezumtivii atlanţi pe fundul oceanului

Atlantic, în afară de ziduri ciclopice, terase imense, piramide de 100 de metri? Din nou apar întrebările, de data asta pentru o probabilă civilizaţie, o etapă, un colţ de trecut al Pământului nostru: până unde au ajuns atlanţii în *a şti?* În ce direcţie s-a dezvoltat ştiinţa acelor semeni, despre care nu ştim foarte bine nici măcar dacă au fost?

Dacă mai sunt şi acum?

Să fie vechii atlanţi, civilizaţia paralelă pe care o tot simţim în coasta noastră, şi de care nu ne desparte nici timp, nici spaţiu – ci adâncimea Atlanticului? Să fie urmaşii atlanţilor acei misterioşi aviatori, să fi pilotat ei acele aparate care, însoţite de discurile scânteietoare, s-au dezvoltat treptat, de la dirijabilul cu roţi şi palete, la OZN-urile ovale de astăzi? Să dispună *ei* de imense surse de energie, energie care scăpată de sub control, sau eliberată spre suprafaţa oceanului, a transformat două zone ale planetei în locuri cu faimă cel puţin îndoielnică?

Este aceasta o ipoteză SF? Aţi citit cartea lui Pierre Benoît, *Atlantida?* în acest caz, de ce s-ar păstra deoparte strămoşii atlanţi? urmărindu-ne tăcuţi şi misterioşi, împreună cu invitaţii lor din alte lumi, de la bordul navelor ovale, discoidale, sferice? A fost oare dispariţia Atlantidei şi a poporului său, opera exclusivă a seismelor şi oceanului dezlănţuit?

„Farfuriile zburătoare există, şi vin din Cosmos; ele aparţin unui popor de oameni plecaţi de pe Terra acum 20.000 de ani” – spunea Albert Einstein.

Până unde, totuşi, s-ar putea lega lucrurile între ele?

16. Ilustrate din Florida

Nu numai apele din jurul, şi cerul de deasupra Floridei sunt pline de neprevăzut; din cum se întâmplă lucrurile, neprevăzutul poate apare oricând şi oriunde, inclusiv pe solul nisipos al peninsulei.

La 2 martie 1965, telegraful din Weeky Wachee Springs, Florida, transmitea agenţiilor de presă despre întâlnirea lui John Reevs cu fiinţe venite din necunoscut.

Ajuns la 66 de ani, John Reevs s-a retras din zgomotosul, trepidantul, stresantul New York, într-un loc liniştit, lângă Wachee Springs; acolo şi-a clădit o căsuţă şi în fiecare zi pleca la plimbare prin împrejurimi.

Într-una din aceste plimbări, dl. Reevs a observat o navă ciudată aterizată într-un luminiş – „the flat". Locuitorii din Florida numesc „flat" poieni mici, aproape rotunde, apărute în desişurile de arbuşti şi tufăriş care acoperă mari întinderi din peninsulă. În ciuda vârstei, John Reevs şi-a păstrat curiozitatea necesară; el a început să se apropie ca indienii de OZN-ul care lucea stins în soare, folosind tufişurile pentru acoperire, şi încercând să facă cât mai puţin zgomot. A reuşit să ajungă până la 50 – 60 de metri de nava în formă de disc, când „o fiinţă înaltă de cinci picioare" (1, 5 metri) a ieşit din desiş la mai puţin de 30 de metri înaintea lui. Reevs a încremenit, aşteptând ca „fiinţa aceea" să se îndrepte spre aparat, deci să se întoarcă cu spatele la el – dar nu s-a

întâmplat aşa. Rezemată cu mâna de o creangă, în cel mai autentic stil pământean, „fiinţa” privea cu atenţie ceva aflat înaintea ei – şi în stânga bătrânului new-yorkez, aşa cum stăteau unul faţă de celălalt. După cum declara ulterior dl. Reevs, „apariţia aceea avea înfăţişare umană, dar era ceva straniu în totul – cum arăta, cum era îmbrăcată, cum se mişca”. Echipat într-o salopetă din material „ca pânza de cort, de culoare cenuşie, purtând un fel de mânuşi cu un singur deget”, fără vreo instalaţie vizibilă de respirat, pilotul venit din necunoscut avea pe cap o cască străvezie, ca un glob, prin care se vedea faţa aproape omenească, cu ochii foarte depărtaţi şi bărbia ascuţită.

Bătrânul a avut doar câteva secunde la dispoziţie pentru a privi pilotul navei discoidale; brusc, acesta a părut să perceapă într-un fel sau altul prezenţa pământeanului, şi atunci s-a întors şi s-a îndreptat direct spre încremenitul domn Reevs. A continuat să meargă drept spre acesta, până a ajuns la 5 – 6 metri de el; apoi „a căutat ceva în partea stângă a salopetei şi a scos de acolo un obiect negru de aproximativ 15 cm în diametru”.

Deci era un obiect sferic sau cilindric, dar John Reevs uită să amintească aceasta. De fapt, întreaga lui depoziţie are acea – nu atât stângăcie, cât incertitudinea stingherită caracteristică declaraţiilor făcute de cei care au avut contacte mai mult sau mai puţin directe cu piloţii veniţi din alte lumi – acea atmosferă de ezitare, nesiguranţă în precizarea unor elemente, şi încă, pe fondul general al unei stupefacţii totale. Ca atunci când se descriu fenomenele din Triunghi. Ca bătrânul Iov descriind Leviathanul. Cu toate că martorul ştie foarte bine ce a văzut, sau poate tocmai de aceea.

Oricum, când fiinţa a ridicat obiectul negru de 15

cm diametru în dreptul bărbiei sale ascuţite şi a început să privească prin el, dl. Reevs a luat-o la goană. Văzuse suficiente filme S.F., ca să îşi poată face o părere personală despre fiinţe cu căşti străvezii, venite din alte lumi. „N-aveam niciun chef să fiu făcut friptură prin desişurile Floridei” – spunea ulterior John Reevs. Reacţie care, de altfel, confirmă comportamentul la nivel cosmic atins de civilizaţia noastră – aţi reţinut atitudinea mai mult decât prudentă a omuleţilor cu salopete argintii, aterizaţi la Pirassununga, faţă de binoclul lui Tiago Machado?

La fel ca şi binoclul lui Tiago, obiectul negru s-a dovedit însă a fi inofensiv. Înainte de a reuşi să ajungă prea departe, Reevs a observat că totul în jur s-a luminat o clipă, ca la flashul unui bec de magneziu, şi dintr-odată şi-a dat seama „că de fapt am fost fotografiat de un turist venit din altă lume”. Când Reevs s-a oprit să răsufle, „turistul” a clipit din nou cu flashul în direcţia lui. Apoi s-a întors, s-a îndreptat spre nava discoidală, *a urcat câteva trepte* spre un fel de chepeng situat în partea superioară, şi a intrat în cabină.

Nu era dintre cei care ştiau să *plutească,* ca omuleţii de la Pirassununga.

Apoi „cilindrul acela care avea treptele” (?) s-a retras în interiorul navei, s-a auzit un bâzâit surd care s-a transformat într-un sunet înalt, şi după câteva secunde OZN-ul a dispărut în cer.

Întors la locul aterizării, John Reevs a găsit pe solul nisipos, afânat, urme clare lăsate de pilotul în salopetă din pânză de cort, şi amprentele adânci ale trenului de aterizaj, care imprimase în pământ un desen format din opt linii. A mai găsit un cilindru strâns înfăşurat, de hârtie foarte subţire; desfăşurând cu grijă cilindrul acela, a văzut că era format din „două fâşii de material ca hârtia de film, acoperite cu

semne stranii, de nedescifrat”.

Ce s-a petrecut până acum e straniu, misterios, nepământean.

Ce urmează de acum înainte, ne readuce, liniştiţi, în ambianţa cu care suntem atât de obişnuiţi.

Reevs a predat benzile de hârtie subţire la A.F.B. Mac Dill, şi a făcut declaraţii presei. I-a dus pe reporteri la locul aterizării, şi aceştia au fotografiat amprentele de paşi şi urmele trenului de aterizare.

Supus unei probe cu polygraful (detectorul de minciuni), rezultatul a fost limpede: John Reevs spune adevărul. E. J. Edwards, care interpreta rezultatul testului, a declarat: „Mi se pare semnificativă prima remarcă făcută de pacientul meu după sfârşitul testului. El a întrebat: acum v-ar place să vă duc la locul unde a aterizat farfuria aceea? Reacţia curentă a subiecţilor care nu au conştiinţa foarte curată este să întrebe: ei, cum am ieşit? Se pare că dl. Reevs nu şi-a făcut probleme cu rezultatele testului. Concluzia mea este că el a spus adevărul, de la început până la sfârşit”.

Părerea oficialilor USAF de la baza Mac Dill, a fost însă alta.

Două luni mai târziu ei au înapoiat bătrânului fâşiile de hârtie subţire, împreună cu „descifrarea” mesajului – „Planeta Marte. Vino curând acasă. Te aşteptăm cu nerăbdare. De ce întârzii atâta?” şi cu concluzia că totul a fost un aranjament.

Concluzie tipică pentru USAF în problema OZN, cel puţin pentru acea perioadă. Nimic nu justifică de ce un bătrân new-yorkez de 66 de ani, retras în Florida pentru a duce o viaţă liniştită, ar fi vrut să-şi facă publicitate montând o farsă atât de complicată – cu inventarea acţiunii, amănuntelor despre aparat şi pilot, cu imprimarea urmelor lăsate de „fiinţa aceea” şi de trenul de aterizare al navei discoidale. De altfel

John Reevs a declarat, indignat, că benzile de hârtie înapoiate lui de către personalul de la AFB Mac Dill nu sunt cele autentice, şi nici semnele de pe hârtie nu sunt aceleaşi.

Nu e prima oară când USAF colecţionează cu grijă rezultatele unei observaţii OZN şi apoi denigrează martorul, declarând toată întâmplarea un fals. Oricum, faptul că USAF neagă o întâlnire cu piloţi din alte lumi nu înseamnă totuşi că întâlnirea cu piloţi din alte lumi n-a avut loc. USAF îşi pot permite oricum să declare ce le place, pentru că au girul organismelor oficiale, pentru că ele însele sunt un organism oficial.

Ce interes au USAF să declare că nu s-a întâmplat nimic?

… Mi-ar place totuşi grozav să ştiu în ce lume e casa aceea împodobită cu fotografia bătrânului domn Reevs de pe Pământ, alergând aplecat printre tufişurile din Florida.

17. Cel mai mare OZN

Computerul „UFO” aparţinând de ONU a stocat în memoria sa 80.000 de observaţii OZN, individuale sau colective. Considerând media de 20 martori pentru fiecare observaţie, numărul celor care, în ultimii 25 – 30 de ani, au văzut, au crezut că văd OZN-uri, se ridică la 16 $x10^5$ dintre noi.

Majoritatea navelor din necunoscut au diametrul între zece şi cincizeci de metri.

OZN-ul meu oval avea, în funcţie de mărimea aparentă şi distanţă până la el, cam trei sute de metri lungime.

Neil Armstrong a fotografiat un imens OZN cilindric, lung de o mie şi cinci sute de metri.

Greutatea acestor aparate de zbor, în funcţie de suprafaţa şi adâncimea urmelor, de natura şi gradul de tasare al solului, a fost calculată ca având valori diferite, de la sute de kilograme, la câteva zeci de tone.

Greutatea în zbor a OZN-ului care ar fi ridicat la cer Regimentul 14 Norfolk cu oamenii, caii, tunurile şi căruţele sale, s-ar compara lejer cu cea a marilor cargouri aeriene de azi – 300 – 400 tone.

Distanţa la care zboară OZN-urile faţă de suprafaţa solului variază între câţiva metri si altitudini la care Pământul devine planetă în înţelesul cosmic al cuvântului – sute de kilometri.

„Cel mai mare OZN” este văzut aproape în fiecare seară de 4, 5 miliarde de oameni, are diametrul de

3.475 kilometri, cântăreşte 7, 35 x10^{19} tone, şi se învârte în jurul Pământului la aproximativ 384.500 Kilometri.

Cel mai mare OZN este Luna!

Iată una din cele mai îndrăzneţe ipoteze avansate în privinţa satelitului nostru.

Înainte de orice, satelitul Pământului este un satelit ciudat, deosebindu-se prin comportamentul său de toţi ceilalţi sateliţi ai planetelor – surori din sistemul nostru solar.

Se pare că Luna însoţeşte planeta noastră de relativ puţină vreme în drumul ei spre nu ştiu unde. Poetul latin Ovidiu aminteşte de epoca arcadiană, când cerul era lipsit de Lună. Făcând comparaţia între patru calendare rituale – cel egiptean, asirian, indian şi mayas, omul de cultură român Victor Kernbach demonstrează că punctul de plecare al acestor sisteme cronologice este comun, situându-se cam în jurul anului 11500 î.e.n. şi, departe de a fi ales arbitrar, el marchează nu „un început cronologic propriu-zis, ci epoca marilor catastrofe în sistemul nostru solar cunoscute sub termenul generic de *potop”. (Enigmele miturilor astrale,* Ed. Albatros, 1973.) O cauză probabilă a acestor catastrofe ar putea fi exact captarea Lunii de către Pământ, mai bine zis sosirea Lunii în jurul Pământului, cu toate consecinţele şi modificările la scară cosmică şi planetară pe care le presupune instalarea unui asemenea vecin în imediata apropiere. Inclusiv apariţia unor mişcări de flux-reflux foarte puternice, atât la suprafaţa planetei noastre (valuri de maree oceanică), cât şi în interiorul acesteia (valuri de maree magmatică), fenomene resimţite prin inundaţii, erupţii vulcanice şi mişcări seismice catastrofale. Una din consecinţe – scufundarea Atlantidei. Platon situează dispariţia uriaşei insule atlantice la 10 – 12.000 de ani

înaintea epocii sale (dar… de pe fundul Atlanticului, la vest de Gibraltar, s-au scos probe de roci a căror vechime a fost estimată la 100 – 150 milioane de ani şi nu la 11 milenii, cât se pare că s-au scurs de la pieirea Atlantidei!).

Altă urmare posibilă a captării satelitului nostru – de fapt a adoptării Pământului de către Lună, spun unii savanţi – este rennnţarea la calendarul venusian – cel mai strălucitor astru pe cerul nopţii înainte de apariţia Selenei – şi înlocuirea lui firească cu cel lunar.

Unul din partizanii ipotezei captării Lunii de către Pământ este dr. Harold Clayton Urey, laureat al Premiului Nobel pentru chimie (1934), care susţine că aceasta ar fi cea mai valabilă din cele trei teorii referitoare la originea satelitului nostru – formarea odată cu Pământul din materia gravitând în jurul Soarelui, desprinderea din masa plasmei iniţiale a Pământului ca urmare a rotaţiei acestuia, şi, în sfârşit, captarea de către Pământ a Lunii, care s-a format în altă parte a Universului, a străbătut – în virtutea unei mecanici cereşti de excepţie – spaţii de neimaginat şi, în cele din urmă, prin capriciul unor legi de obicei foarte stricte, a fost constrânsă să se rotească în jurul nostru, luminându-ne nopţile.

A fost constrânsă? de legi ale naturii?

„O asemenea captură… şi faptul că Luna a luat apoi o orbită circulară în jurul Terrei… au şanse prea mici pentru a fi credibile” – spune Isaac Asimov, om de ştiinţă american şi autor de romane ştiinţifico-fantastice.

În orice caz, constatarea că satelitul nostru „ar trebui să se învârtă în jurul Pământului altfel decât o face” – este sprijinită de argumentul că aproape toţi ceilalţi sateliţi ai sistemului nostru solar se rotesc în jurul planetelor pe care le însoţesc, în planurile

ecuatoriale ale acestora, iar planul orbitei lunare este mai apropiat de eliptică decât de planul ecuatorial terestru (unghiul format având aproximativ 5°).

Apărută bizar şi învârtindu-se în jurul nostru „altfel decât ar trebui să o facă”, Luna este ea însăşi sediul unor fenomene ciudate care, observate de pe Pământ, pun la îndoială imaginea pe care ne-am format-o – un astru mort, îngheţat, pe care nu se întâmplă nimic. Pe care nu mai are ce să se întâmple.

La început, ne-am privit şi fotografiat satelitul prin telescop.

Între 1879 şi 1881, Societatea Britanică de Astronomie a înregistrat mai mult de două mii de rapoarte despre „lucruri ciudate pe Lună” – pete de lumină, linii şi figuri geometrice, apărute pe solul lunar.

În 1950 au fost observate primele „domuri lunare” – coline emisferice albe, rotunde, cu diametrul de aproximativ 200 metri, care îşi schimbă locul după criterii care, deocamdată, ne scapă. Revista *Sky and Telescope* a Observatorului Harvard, în numărul din ianuarie 1958, publica schiţa unui asemenea „dom” făcută de un astronom francez.

În 1958 s-a purtat o vie dispută în jurul comunicării făcute de astronomul amator John O’Neill: în noaptea de 29 iulie acesta a văzut şi fotografiat pe Lună, în Marea Crizelor, o construcţie asemănătoare vestitului pod din Sidney de pe Pământul nostru, dar lungă de 18 kilometri! începutul fiind astfel făcut, doi astronomi cu prestigiu – prof. P. Moore şi dr. H.P. Wilkins au declarat că şi ei au observat construcţia respectivă. H. P. Wilkins a spus limpede: „este cu adevărat un pod. Structura pare artificială şi este ceea ce noi numim, pe Pământ, o lucrare de artă”.

Astronomul Robert E. Curtis din Alamogordo, New Mexico, SUA, a fotografiat în noaptea de 26 noiembrie

1956 craterul Fra Mauro, în zona căruia avea să aselenizeze după aproape 15 ani, expediţia Apollo 14. La developarea filmului s-a observat imprimată pe peliculă, în imediata apropiere a terminatorului, pe fondul zonei întunecate, un fel de cruce albă de Malta, cu braţe lungi de câteva mile, aflată fie la suprafaţa Lunii, fie în imediata apropiere a acesteia.

În 1958 şi 1964, astronomul sovietic Nikolai Kozîrev a detectat cu telescopul, şi confirmat cu ajutorul spectrogramelor, existenţa activităţii vulcanice pe astrul cel mort şi îngheţat.

La sfârşitul lui 1963, patru colegi americani ai lui Nikolai Kozîrev confirmă o activitate de natură vulcanică în craterul Aristarh. În numărul din decembrie 1963, aceeaşi *Sky and Telescope* anunţă că observatorul Lowell semnala, în noaptea de 29 octombrie, două pete de lumină de un roşu aprins, la nord de craterul Herodot; în noaptea de 27 noiembrie, cele două pete roşii au reapărut pe marginea sudică a craterului Aristarh.

În iunie 1965 a fost observată o rază de lumină de un alb scânteietor, ţâşnind din craterul Aristarh, aflat atunci în zona obscură.

În iulie, s-a semnalat de mai multe ori un fascicul de lumină albă, care dura o secundă şi jumătate – de fiecare dată când apărea.

În 1969, observaţii repetate ale observatorului naţional Oudenbosch – Olanda şi ale echipajului misiunii Apollo 11, confirmau existenţa în acest crater a unor „lumini de origine necunoscută”, puse pe seama activităţii vulcanice a Lunii. Ulterior, Michael Collins, pilotul navei Columbia, comunica centrului de control Houston observarea, în acest crater, a unei pete de natură necunoscută, a cărei culoare închisă se deosebea „frapant” de toate celelalte nuanţe observate pe Lună.

Dacă petele de lumină reprezintă cratere pline cu lavă, iar culoarea aceea închisă – un ipotetic nor de fum (chiar, cum arată un nor de fum pe Lună? având o viteză iniţială – ca expulzat de vulcan, supus unei forţe gravitaţionale de 6 ori mai mică decât cea terestră şi izbucnind prin crater, fisură, într-un spaţiu lipsit de atmosferă) – luminile *mobile* semnalate pe suprafaţa selenară nu pot fi, în niciun caz, vulcani. La 30 martie 1950, H. P. Wilkins observa „o formă luminoasă mobilă”; dat fiind nivelul de perfecţionare al telescoapelor terestre la acea dată, dimensiunile minime ale acelei pete erau de 150 – 170 metri.

Să fi pornit din nou la plimbare „domurile lunare”?

La 26 septembrie 1955, astronomul spaniol Garcia comunica deplasarea la mică înălţime deasupra suprafeţei lunare a trei surse de lumină aşezate în triunghi. Iar astronomul argentinian Benito Reyna a fotografiat, în decembrie 1965, două grupe a trei obiecte ovoidale care îşi proiectau umbrele pe suprafaţa Lunii, plutind la mică înălţime deasupra acesteia.

La începutul deceniului şapte, am fotografiat Luna de aproape; după şase eşecuri ale misiunii Ranger, al şaptelea aparat din această serie a trimis pe Pământ 4.300 de fotografii clare. Unul din aceste clişee înfăţişa, într-un crater, două obiecte mari, albe, pline de cocoaşe. Să fie „domurile lunare” văzute de aproape?

Pe urmă, am reuşit să ajungem noi înşine acolo.

Atât surse americane, cât şi surse sovietice sunt de acord că „aproape toţi astronauţii americani participanţi la programul Apollo au observat OZN-uri”.

„Singura problemă – se întreabă Edgar Mitchell, astronaut american – este de unde vin?”

Dr. Garry Henderson, om de ştiinţă, este categoric:

„Toţi astronauţii noştri au văzut aceste obiecte, dar au ordinul să nu discute cu nimeni cele văzute”.

Riscantă declaraţie!

Dr. Henderson afirmă că NASA deţine numeroase fotografii de OZN-uri „luate din apropiere, cu aparate de fotografiat şi de filmat”.

Echipajul expediţiei Apollo 8 a observat un obiect discoidal. Legătura radio cu Centrul de urmărire a fost bruiată în mod inexplicabil pe toate canalele; în căşti se auzeau zgomote de nesuportat, de frecvenţe înalte. În repetate rânduri, au trecut „repede” în toate sensurile OZN-uri cu lumini orbitoare.

Una din misiunile astronauţilor de pe Apollo 8 a fost observarea craterului Langrenus, care are un mic con central, iar marginile terasate în şase-şapte „trepte” plane gigantice – unicul crater terasat de pe Lună.

Apollo 10 a fost însoţit de-a lungul parcursului în jurul Lunii de un OZN strălucitor, pe care l-a fotografiat foarte clar, de la mică distanţă (vezi bibl., Don Wilson).

La 20 iulie 1969, orele 19.47 minute G.M.T., modulul „Vulturul” al expediţiei Apollo 11 cobora pe Lună în zona Mării Liniştii. A fost noaptea aceea când toţi bărbaţii, toate femeile şi – mai ales – toţi copiii de atunci ai planetei s-au numit Neil Armstrong, Edwin Aldrin şi Michael Collins. Amintesc data şi numele astronauţilor care au efectuat prima aselenizare, pentru că am început să le uităm; mulţi din copiii de azi nu le-au ştiut niciodată. Îmbarcaţi în LEM pentru ultima etapă a drumului lor spre Lună, Armstrong şi Aldrin au observat, stupefiaţi, un OZN „mare, straniu” între ei şi Lună. Să fi fost oare acesta unul din OZN-urile la care s-a referit primul om care a călcat pe alt corp ceresc (cu toate că, din unele puncte de vedere, şi pe Lună suntem încă la noi acasă) când a transmis

în clar la radio: „Drăcia dracului! Aş fi dorit să ştiu ce fel de nave sunt acestea care au aselenizat înaintea mea de cealaltă parte a craterului?” De fapt, şi cosmonauţii de pe Apollo 11 au avut probleme serioase cu legătura radio. În căşti se auzeau „zgomote ciudate, ca de împuşcături, sirene puternice, bâzâieli, fluierat ca de locomotivă”. Centrul de control Houston a întrebat, în cel mai curat stil american, „dacă n-au pe cineva cu ei care se ocupă de aşa ceva”.

N-aveau. În schimb, au adus fotografii ale celor două OZN-uri aselenizate înaintea lor de cealaltă parte a craterului, şi un film întreg cu zborul unui OZN care evolua deasupra modulului de serviciu, pe când acesta orbita în jurul Lunii. Şi fotografia acelei nave cilindrice, lungă de 1.500 de metri *(idem* p. 196, Wilson K. D.).

La aproape un an după prima aselenizare, ziarul britanic *Daily Telegraph* din 10 iulie 1970 scria: „Pietre ascuţite misterioase pe Lună… au fost observate în fotografii luate de staţia sovietică «Luna-9» şi de staţia americană «Lunar Orbiter-2»… Staţiile… au fotografiat grupuri de structuri solide în două locuri separate, situate la mare distanţă. Aceste două grupuri de obiecte sunt aranjate în modele geometrice definite, şi par să fi fost plasate acolo de fiinţe inteligente”.

Şi Apollo 12 a fost însoţit în drumul lui spre Lună; din nou zgomote bizare în căşti, fluierături, sirene, arme de foc.

Despre Apollo 13 am vorbit.

O fotografie făcută de astronauţii misiunii Apollo 14 în zona craterului Fra Mauro înfăţişează un cap de om, sculptat în stâncile de pe suprafaţa Lunii; desprinsă din rocă dură, o faţă cu trăsături omeneşti priveşte deasupra orizontului, spre cerul mereu

negru. Ţinând cont de lipsa atmosferei, de lipsa unor dovezi că Selene ar fi avut măcar odată atmosferă, este greu de crezut că faţa aceea, cu aparenţă umană ar fi doar jocul întâmplării, stâncă sculptată de ploaie, de vânt; şi, cunoscând parţial modul de citire al sculpturilor megalitice aflate pe platoul Marcahuasi, Perú, Pământul nostru, putem să ne întrebăm: ce ar revela acel cap de om sculptat în rocile Lunii, fotografiat în infraroşu? În ce zi, la care ceas al zilei lunare anume alese, privirea lui întâlneşte deasupra orizontului curb, pe cerul negru, lumina acelui Soare în jurul căruia orbitează planeta neştiută, de unde a venit cel ce şi-a lăsat chipul împietrit să ridice semne de întrebare şi să dea atâtea răspunsuri?

Poate cunoaştem, şi Soarele, şi planeta.

Modulul de coborâre al expediţiei Apollo 15, având ca echipaj pe astronauţii David Scott şi James Irwin, era gata să fie ciocnit de un „obiect misterios, care a fulgerat pe cer”.

Thomas Mattingly, aflat la comenzile modulului de serviciu Apollo 16, gravitând pe orbita lunară, observă OZN-uri despre care dr. Farouk El Baz, de la NASA, declara că „precis nu sunt aparate pe care le cunoaştem – nici sovietice, nici americane – pentru că se mişcau prea repede”.

Apollo-17 – „Ce multe sunt”, exclamă astronautul Ronald Evans referindu-se la OZN-urile observate în apropierea Lunii – „roiesc ca albinele în stupi”.

Roiesc, şi au mai multă grijă de Lună decât avem noi de planeta Pământ. Când una din misiunile Apollo a vrut să detoneze pe suprafaţa prezumtivului nostru satelit o încărcătură nucleară de putere mică, în scopuri pur ştiinţifice, s-a spus, instalaţia de iniţiere a încărcăturii a ieşit din funcţiune prin explozia inexplicabilă a unui tub de oxigen. Această acţiune a fost pusă de astronauţi pe seama intervenţiei colegilor

din aparatele de zbor necunoscute, care „roiau ca albinele”.

Ce am găsit pe Lună, în afară de OZN-uri? Noi, oamenii?

Am găsit pietre vechi.

Atât de vechi, încât ne-au pus serios pe gânduri.

Neil Armstrong a adus o rocă veche de 4, 6 miliarde ani. De fapt, la atât estimau savanţii noştri vechimea Pământului, şi a întregului sistem solar.

Dar la conferinţa asupra rezultatelor misiunilor Apollo, ţinută în 1974, oameni de ştiinţă de la NASA au comunicat aducerea pe Pământ a unor roci vechi de 5, 3 miliarde ani. Cu numai 700 milioane ani mai înainte ca sistemul nostru solar, cu tot ce îl constituie, să se fi format, aceste roci aduse de pe suprafaţa Lunii, existau!

Este de presupus că exista şi Luna însăşi.

Un alt raport estimează, pe baza sistemului de analiză potasiu-argon, vechimea unui eşantion selenar la 7 miliarde ani. Mai sunt două mostre de roci a căror vechime a fost estimată, simplu, la 20 miliarde ani. Cred că cifra trebuie scrisă matematic, cu toate zerourile după ea, ca să ne facem – cât de cât – o idee despre ce înseamnă 20 miliarde ani (vezi bibl. Don Wilson).

Înseamnă 20.000.000.000. Ani de-ai noştri. Cu 5 miliarde de ani mai mult decât vârsta estimată a Universului. Sau şi Universului trebuie să-i adăugăm: *al nostru?*

Înseamnă de 4, 5 ori vârsta sistemului solar în care ne mişcăm, respirăm, gândim, trăim. Ne naştem şi murim. Şi atunci, cele nouă planete ştiute şi una bănuită, situate la marginea Galaxiei, având în centru un Soare modest compus din 82% hidrogen şi restul heliu, devin efectiv sistemul *nostru* – mai al nostru ca niciodată, în faţa acestor cifre impasibile, care ascund

gheaţa galactică, tot focul galactic, ştiutul şi enorm de neştiutul Universului. Uite cum reuşim să ne simţim efectiv acasă – nu în altă ţară, continent, pe Lună – ci oriunde pe o rază de aproape 6 miliarde kilometri, distanţa Soare – Pluton. Uite ce simplu învăţăm să nu fim exclusivişti, să nu ne pretindem ştiutori şi imuabili. E prima oară când părăsim leagănul din dormitorul părinţilor – şi aflăm stupefiaţi că lumea poate fi totuşi alta decât imaginea pe care ne-am creat-o aşa, sugându-ne degetele de la mâini şi de la picioare în leagănul cald şi comod. Apăraţi, de leagănul cald şi *comod.* Într-un articol publicat în revista *Chemistry,* dr. Urey, partizan al teoriei „captării" Lunii, afirmă că, analizate prin metode izotopice speciale, rocile lunare au relevat un conţinut de izotopi de xenon inexistenţi în rocile terestre – ceea ce demonstrează că, într-adevăr, Luna e mult mai vârstnică decât Pământul.

Şi că s-a format în altă parte.

Mai curios este că pietre care zăceau paşnic alături de solul lunar, aveau vârste care difereau cu milioane de ani. Solul din Marea Liniştii era vechi de 4, 6 miliarde ani, iar pietrele culese de pe acest sol erau mai tinere cu 1, 1 miliarde ani. Şi analiza geochimică (selenochimică?) a eşantioanelor a demonstrat că pietrişul lunar nu provine din rocile înconjurătoare, ci „din altă parte". Analiza solului lunar şi a rocilor culese de pe acest sol a dezvăluit suficiente contradicţii, pentru ca cercetătorii de la Institutul de Tehnologie din California să declare la sinteza rapoartelor de analiză: „parcă am fi într-un azil de nebuni". S-ar putea totuşi ca lucrurile să fie foarte simple, şi nimeni să nu meargă la spitalul de nebuni. Neavând atmosferă, Luna primeşte pe suprafaţa ei toţi meteoriţii ajunşi în câmpul gravitaţional – indiferent de unde vin şi cât au călătorit prin Univers

ca să ajungă până aici; asta ar explica diversitatea de vârstă şi compoziţie a rocilor recoltate chiar de pe suprafeţe apropiate. În plus, lipsa atmosferei reduce mult procesul de eroziune – din masivele stâncoase se desprind mai puţine stânci, bolovani, pietre, decât suntem noi obişnuiţi pe Pământ; de aceea găsim la picioarele monoliţilor selenari pietre cu altă structură, altă vechime. Atunci? Luna e totuşi *a noastră,* şi toate probele acelea deconcertante aduse pe Pământ sunt doar meteoriţi care de 4, 5 miliarde de ani bombardează Luna, aşezându-se într-un strat gros pe suprafaţa ei?

Puţin probabil. S-ar putea ca cele două pietre de 2 $x10^{10}$ ani să fi nimerit pe Lună, după o călătorie fantastică începută n-o să ştim niciodată cum, din cine ştie ce zonă din Univers. Dar probe prelevate din înseşi roci constituente ale vecinei noastre, sunt mai vechi, şi au altă compoziţie decât rocile Pământului.

Spuneam înainte că stranietatea Lunii, a celor găsite pe Lună, ne face, paradoxal, să ne simţim acasă în sistemul planetar de 4, 5 miliarde ani vechime.

Ce garanţie avem totuşi că pe Venus, Marte, Mercur, Jupiter ş.a.m.d. nu ne aşteaptă surprize care să ne facă să ne întoarcem grăbiţi spre Selene ca – din nou – spre casa noastră? Şi aşa, din planetă în planetă, imaginea despre ceea ce ne înconjoară şi despre ceea ce suntem, şi cum am devenit ceea ce suntem, să se modifice continuu?

Nu cred.

Se pare că, totuşi, Luna este o excepţie.

Oricum, uite cum ne-ar învăţa Luna că sunt perfect posibile lucruri care păreau atât de improbabile, încât nici nu ne gândeam la ele. Am călcat prima oară într-o lume, credeam noi, nici măcar străină, şi o grămadă din lucrurile sigure s-au dat peste cap. În primul rând, faptul că Luna e altceva decât ce credeam noi că vom

găsi acolo – un fel de Pământ mai mic şi mai rece, fără viaţă. Apoi, adevărul că lucrurile se pot întâmpla şi lega între ele mult mai altfel decât credeam. Am găsit lucruri noi, care nici măcar nu contrazic ce ştiam, bănuiam, prevedeam – sunt, simplu, *altceva* decât ştiam şi eram capabili să prevedem. Asta ne limitează pretenţiile de exhaustivitate şi ne determină să regândim vechi adevăruri imuabile prin optica lui *dar dacă?*... Sunt foarte multe semne noi de întrebare, dar cred că drumul spre cunoaştere trece exact prin nesfârşite şiruri de semne de întrebare. Şi mai cred că pe lângă confirmări şi infirmări, pe lângă şirurile acelea de semne de întrebare, experienţa cu Luna a confirmat valabilitatea a ceea ce a strâns mai important lumea noastră în esenţa tezaurului ei de cunoştinţe de până acum: drumul spre a şti. Valabilitatea sistemului de a căuta şi a găsi, în cele din urmă, chiar şi ceea ce părea de negăsit; sau nu ne aşteptam niciodată să găsim, dar în momentul acela – când au apărut lucrurile neaşteptate să apară – am putut să le recunoaştem, însfârşit, lucrurile acelea cu care nu ne-am mai întâlnit niciodată.

Dacă Luna nu este nici sora Terrei, formată în acelaşi vârtej de materie primordială rotit în jurul Soarelui *de atunci,* dacă nu este nici copilul ei direct, smuls de forţa centrifugă din globul de plasmă fierbinte care abia începea să devină planetă – atunci, ce este Luna?

A rămas a treia ipoteză, cea a „captării".

Că Luna a fost un asteroid, planetoid, vagabond prin Spaţiu, până când a nimerit în câmpul gravitaţional al Pământului – şi s-a stabilit pe orbita de azi.

Dar Isaac Asimov consideră şansele unei captări „prea mici pentru a fi credibile".

Dr. Robin Brett, geolog-şef (exogeolog-şef!) al

NASA, declară: „Teoria captării prezintă dificultăţi din cauza mecanicii cosmice şi o considerăm ca statistic improbabilă”.

Dacă vine „dinafară”, dar n-a putut fi captată pentru că pune în dificultate întreaga mecanică la scară cosmică, perfect valabilă însă în restul sistemului nostru planetar suficient de complex, cum a rămas totuşi Luna să orbiteze în jurul Pământului?

Poate, pentru că aşa a vrut ea.

Poate, pentru că a fost condusă inteligent şi parcată intenţionat pe această orbită, venind din neştiut, cel mai mare OZN care se roteşte jur-împrejurul planetei, în văzul tuturor. Acum 13 – 14.000 de ani, când s-au întâmplat catastrofele, a fost potopul, a pierit Atlantida, iar mayaşii şi-au schimbat vechiul „calendar scurt” venusian – tzelkia – cu unul lunar, inspirat de globul luminos şi strălucitor apărut pe cerul nopţilor noastre pământene.

Cel puţin, asta e părerea academicienilor sovietici Mihail Vasin şi Alexandr Şcerbakov; în articolul publicat de revista Sputnik, ei emit părerea că „Luna… este o navă spaţială, transformată dintr-un asteroid, al cărei interior a fost amenajat pentru a adăposti motoarele, carburanţii, rezervoarele şi spaţiile de locuit pentru echipaj” şi care, după ce a voiajat zeci, sute de mii, milioane de ani prin Univers – a văzut că şi pe Pământ este viaţă, şi atunci a întrerupt călătoria, hotărându-se să orbiteze în jurul nostru…

De ce?

Ca să ne privească mai bine. Ca să ne vadă mai bine. Ca să ne cunoască mai bine. Şi atunci, toate OZN-urile vin de pe Lună, ca vehicule de cercetare ale imensului asteroid transformat în navă cosmică?

E greu de spus. Atâtea tipuri de OZN-uri, atâtea tipuri de piloţi… Să fi contribuit toate aceste civilizaţii

la amenajarea ca bază şi satelizarea Lunii [8] în jurul nostru? Se poate orice. Întrebarea care se repetă este: de ce?

Ar fi două răspunsuri.

Că noi, adică apariţia şi dezvoltarea vieţii pe planeta numită de noi Pământ, este un act provocat, dirijat, în unele etape ale sale, de evoluţia Universului.

Sau că ne-am permis să apărem şi să ne dezvoltăm (până într-o anumită etapă) singuri, dar pe urmă am fost descoperiţi în acest colţ de galaxie de reprezentanţii unor civilizaţii mult mai avansate, care cel puţin se cunosc reciproc sau eventual cooperează între ele, şi care au hotărât că este mai interesant să ne lase singuri pe calea dezvoltării.

Sau Luna nu este niciuna, nici alta, e numai un pepene galben atârnat pe cer special ca să ne lumineze drumul în nopţi întunecoase.

* * *

Se pare că Luna nu se mulţumeşte să fie doar un pepene galben. Se pare că pe Lună aselenizează OZN-uri şi, în general, se întâmplă o grămadă de lucruri care vin în sprijinul ipotezei fantastice a celor doi savanţi sovietici.

Se pare că Luna este goală pe dinăuntru, a fost acoperită cu o platoşă metalică, prezintă anomalii gravitaţionale şi are o activitate interioară de neexplicat.

Se pare că Luna e un fel de mingiucă din titan, în care se petrec tot felul de întâmplări de neexplicat.

Dr. Gordon McDonald, cercetător – principal la NASA, arată într-un articol apărut în revista „Astronautics” încă din numărul pe iulie 1962, că prin

8 Majoritatea datelor referitoare la satelitul nostru – Luna – menţin teoria celor doi savanţi sovietici în domeniul ipotezelor.

analiza datelor referitoare la diferenţa observată între mişcările reale ale Lunii pe orbită, şi mişcările calculate, se poate trage concluzia că satelitul natural al Pământului este mai degrabă gol în interior!

În cartea sa intitulată *Luna noastră,* astronomul britanic dr. H. P. Wilkins declară: „Toate datele converg spre ipoteza că dincolo de adâncimea de 30 – 50 km, Luna prezintă, mai mult sau mai puţin, spaţii libere – cavităţi mari, tunele sublunare, crăpături – legate de suprafaţă prin fisuri... Volumul aproximativ al acestor goluri este probabil de 36 milioane km.[3]

Dr. Harold Urey consideră că sub scoarţa Lunii sunt zone cu densitate mai mică, eventual goluri; iar dr. Sean C. Solomon, de la prestigiosul Institut Tehnologic din Massachusetts, a declarat că din rezultatele obţinute de diferitele cercetări efectuate în cadrul programului Apollo a reieşit şi posibilitatea ca Luna să fie goală în interior.

Dar astronomul american C. Sagan, şi astronomul sovietic I. Şklovski, arată că nu pot exista corpuri cereşti goale pe dinăuntru!

Craterele lunare produse de căderea meteoriţilor sunt de asemenea stranii – foarte întinse, şi atât de puţin adânci faţă de suprafaţa lor! Ca şi cum meteoriţii ar întâlni, în drumul lor prin scoarţa Lunii, o crustă foarte dură. Conform teoriei celor doi academicieni sovietici, M. Vasin şi A. Scerbakov, acest lucru se datoreşte faptului că meteoriţii se opresc în „coaja blindată" cu care constructorii din neştiut au întărit Luna, la 20 – 40 km sub scoarţă. Imensele circuri lunare, departe de a fi vechi cratere vulcanice deschise dureros pe suprafaţa Selenei, constituie în realitate locurile în care cei ce au amenajat interiorul Lunii, au pompat în exterior roci şi metale lichefiate, pentru a produce golurile interioare necesare şi a blinda suprafaţa nemaipomenitei nave interstelare,

intergalactice. În zona circurilor, gradientul gravitaţional este mai mare; cei doi savanţi sovietici consideră că faptul se datorează echipamentului, combustibilului şi materialelor de tot felul aflate sub scoarţă, in golurile create. Procentul mare de metale conţinut de rocile lunare şi considerat „straniu” de savanţii sovietici şi americani, s-ar datora folosirii metalelor pentru întărirea rezistenţei scoarţei lunare la impactul cu meteoriţii – în lungul ei voiaj spaţial.

Etajul de revenire al unui modul lunar (Apollo 12), cel invocat în explicarea cazului de la Socorro, a mai avut o misiune ingrată – după părăsirea sa de echipaj, a fost lăsat să cadă pe suprafaţa Lunii. Seismografele instalate de noi pe coaja pepenelui galben au indicat vibraţii, timp de 55 minute, de fapt un semnal cu amplitudinea maximă după 7 minute şi apoi scăderea acestuia până la dispariţie totală. Specialiştii americani în seismologie au considerat că „în interiorul Lunii este ceva care conduce excepţional de bine vibraţiile”.

În orice caz, Luna a reacţionat la izbitură ca un corp gol pe dinăuntru.

Misiunea Apollo 13, ratată din unele puncte de vedere, a constituit o imensă reuşită a confruntării directe om – Cosmos. Pe lângă aceasta (dacă tot era în zonă), treapta a treia a rachetei Saturn V a fost dirijată să cadă pe Lună; impactul a fost echivalent cu explozia a 11 tone T.N.T. De data aceasta, au transmis seismografele, Luna a vibrat 3 ore şi 20 de minute, până la 40 – 60 km adâncime. Explicarea unor semnale atât de lungi ar corespunde teoriei celor doi savanţi sovietici: Luna e goală în interior. Şi are o „coajă” metalică groasă. La fel s-a întâmplat şi cu treapta a treia a rachetei Saturn care a dus pe Lună expediţia Apollo 14. Luna a vibrat „ca un gong” mai bine de 3 ore, până la aceiaşi 40 – 60 km sub scoarţă.

Concluzia? „În interiorul Lunii există ceva foarte tare, care transmite vibraţiile foarte bine”.

Blindajul metalic este destinat să-i protejeze pe cei din interiorul navei cosmice Luna?

Wernher von Braun declară că viteza undelor seismice propagate în masa Lunii pare să crească până la 20 km adâncime, apoi scade brusc. Ca şi cum undele ar trece printr-un strat de material foarte dens, ca apoi să pătrundă într-o zonă cu densitate foarte scăzută.

Trăgând linie şi sintetizând diversele modele preconizate de specialişti pentru structura internă a Lunii, revista „Science News” trage concluzia: o *minge de titan.*

Lee Scherer, directorul Biroului de Explorări lunare Apollo, susţine însă că povestea cu mingea de titan este neverosimilă.

Cred şi eu.

Luna de pe cer, Luna *noastră* de pe cer, cea sub care m-am plimbat cu fete, îmi luminează nopţile de zbor şi la apariţia căreia cockerul Tom latră lung şi melancolic – o navă venită din neştiut? îl înţeleg foarte bine pe Lee Scherer; dar am aflat, de când zbor, că singurul lucru cu adevărat imposibil, este ca ceva să nu se poată întâmpla.

Departe de a fi doar frecventată de OZN-uri, golită pe dinăuntru şi blindată în exterior, Luna are o viaţă a ei proprie, incompatibilă cu astrul cel mititel şi mort pe care ni-l imaginam – viaţă pe care, dacă nu reuşim s-o explicăm (încă), am reuşit cel puţin să o constatăm.

Seismografele instalate pe astrul despre care nu ştim ce să mai credem, au înregistrat pe benzile lor şi transmis pe Pământ, serii de vibraţii ciudate şi zguduiri care, comparate cu înregistrările seismografelor de pe Pământ, conduc spre ipoteza

unor activităţi seismice (de natură vulcanică) în interiorul Lunii. Cutremure lunare – sau altceva, corespunzător însă unor înregistrări de mişcări seismice – au fost înregistrate la 650 – 850 km sub scoarţa lunară – mult mai adânc decât sursele de cutremur pe planeta noastră[9]

Ceea ce a fost numit „deranjamente seismice" se repetă cu precizie „uluitoare", şi pare să aibă loc în poziţiile de maximă şi minimă depărtare faţă de Terra; atunci când efectul de maree produs de Pământ asupra prezumtivului său satelit produce deformări ale scoarţei lunare, cea însemnată de cratere, mări, emisfere albe şi raze de neştiut. Aceste vibraţii sunt considerate ca având o cauză imediată pur naturală, şi pot fi consecinţa fie simplului fapt că scoarţa Lunii, mult mai groasă, e şi mai rigidă decât crusta de la suprafaţa Terrei, cât şi posibilităţii ca această scoarţă rigidă să nu fie chiar foarte groasă, iar deformările să se datoreze ondulării ei pe stratul interior foarte dur – stratul metalic de protecţie al interiorului Lunii. Dar NASA a recepţionat de la seismografele instalate pe Lună semnale seismice stranii, provocate de „cauze care n-ar avea ce căuta acolo", aşa cum o grămadă de lucruri care n-ar trebui să se în-tâmple, se întâmplă totuşi pe Lună. Aceste semnale sunt identice; ziarul „New York Times" scrie: „este remarcabilă constatarea făcută recent, că fiecare seismograf *transmite înregistrări complexe, dar identice de pe Lună".* Remarcabil, pentru că – spun seismologii – înregistrările pot fi identice doar în cazul când, datorită prelucrării artificiale a interiorului, modul de propagare a undelor seismice este acelaşi. Sau, când în acest interior prelucrat artificial se petrec, periodic,

9 Cel mai recent cutremur (1986) submarin înregistrat în apropierea coastelor japoneze a avut epicentrul la o adîncime de circa 600 km.

acţiuni similare, şi numai acele acţiuni. E greu de crezut că lucrurile se petrec de două ori absolut la fel, în natură. Că deformări provocate de mişcările de maree se repetă identic, că seismele lunare urmează, la amănunt, acelaşi algoritm. E greu de crezut şi că *cineva* face, acolo sus, ceva care zguduie Luna noastră. Că Luna noastră nici măcar nu e Luna noastră!

18. Tu ce ai face, dacă?...

Cred că n-aş fi vrut să fiu în locul echipajelor celor două avioane văzute în după-amiaza zilei de 24 mai 1971, de către operatorii staţiei de observare-dirijare din Zagreb, Iugoslavia, la puţin timp după ce observaseră un OZN evoluând pe cerul planetei. Ei au urmărit, pe ecranele lor, cele trei impulsuri timp de 10 minute, până când aparatele terestre s-au apropiat de aparatul din neştiut.

Atunci toate cele trei ţinte s-au contopit într-una singură, care apoi a dispărut de pe ecranul radarului.

Alte informaţii n-au putut fi obţinute, întrucât „avioanele nu s-au înapoiat la bază"; raportul comisiei de anchetă a fost clasat cu rezoluţia: „Fără explicaţie". Foarte corect. Din câte se cunoaşte, nici avioanele, nici echipajele lor n-au mai fost văzute vreodată.

Din toate cazurile de relaţii avion-OZN, acesta este cel care mă priveşte cel mai direct. Pentru că s-a întâmplat „aproape". Pentru că a implicat piloţi aflaţi în serviciul de luptă, care au fost alarmaţi şi s-au urcat în aparatele lor, şi au decolat, aşa cum ar face-o oricare din tovarăşii mei de profesie, aşa cum aş face-o eu. Pentru că îmi vine foarte uşor să mă pun în locul acelor piloţi, cum stăteau la celula de alarmă, şi citeau, sau jucau şah, sau vorbeau între ei, şi pe urmă a sunat telefonul, au urcat în MiG-urile lor, s-au legat în cabinele înguste, mirosind a cauciuc, a petrol, a vopsea, au decolat spre OZN-ul acela şi „s-au contopit într-o singură ţintă, care apoi a dispărut de pe ecranul radarului".

Ce s-a întâmplat pe cerul planetei, în după-amiaza de 24 mai, 1971?

Au cuplat avioanele interceptarea contactul staţiei IFF, ca în cazul avionului F-94? Cred că da.

Poate însă n-ar fi trebuit să o facă. S-au crezut atunci agresaţi de o rază misterioasă, cei din OZN? Sau nu mai văzuseră asemenea avioane şi li s-au părut interesante, şi atunci le-au reproiectat în altă dimensiune, a lor? *Unde* vor fi aterizat în cele din urmă, pe jambele lor solide, cele două aparate?

Întrebarea cea mai des auzită în asemenea situaţii este: „tu ce ai face, dacă?…" Ridicăm din umeri, răspunsul implică ceea ce în cuvinte se numeşte obligaţie morală, jurământ, profesie, dar care pentru noi este limpede şi, înainte de orice, convingere şi raţiune de a fi. Convingerea şi raţiunea de a fi a pilotului de vânătoare, patrie, cer curat, cocardele tricolore de pe aripi şi ampenaj, dar asta dincolo de cuvinte, asta de f*apt, şi c*a să o simţi ca pilot, trebuie exact să fii pilot. Să ţii strâns în mână manşa unui avion de vânătoare, cu tot ce implică noţi*unea. De a*ceea pentru noi răspunsul e limpede, fără alternativă – aş decola, m-aş duce acolo, la ţinta aceea. Riscurile sunt ale profesiei, şi mi le-am asumat încă de când am intrat în şcoala militară. Iar acolo, având acel OZN pe ecranul radarului de bord şi la vedere… nu ştiu ce aş face. E una din situaţiile în care acţionează principiul pe muche de cuţit „văzând şi făcând". Cred că m-aş feri să îl provoc cu fasciculul radar. Cred că n-aş cupla IFF-ul, în orice caz. Cred că aş încerca să mă apropii, până când ceva-nu-ştiu-ce mi-ar sugera că nu sunt foarte bine venit.

În marea majoritate a cazurilor însă, întâlnirile dintre aeronavele noastre şi cele pilotate de – totuşi – colegii noştri din neştiut, se petrec fără niciun final dramatic. Ca şi în cazul întâlnirilor directe între noi şi

echipajele necunoscute, se pare că acestea acţionează sub imperiul unei legitime curiozităţi, ripostând violent, paradoxal – nu la rafale trase cu tunurile de bord, nu la rachete aer-aer lansate asupra lor, ci la factori care pentru piloţii noştri nu au nicio semnificaţie deosebită – petalelor staţiilor radar, farurile avioanelor aprinse în zbor.

Semnificativ însă este interesul pe care OZN-urile îl manifestă pentru avioanele noastre, începând doar din anii ’42 – ’43 – anii de mijloc ai celui de-al doilea război mondial, perioadă în care aviaţia a devenit, din armă auxiliară, una din principalele forţe de izbire ale tuturor armatelor beligerante. Această reconsiderare a rolului aviaţiei impusese fabricarea aparatelor de zbor conform tehnologiilor de vârf, şi echiparea acestora cu tot ceea ce ştiinţa acelor ani avea mai avansat; cu ultimele descoperiri în domeniul care pe atunci constituia premieră, dar astăzi se integrează firesc în totalitatea sistemelor de bord dispuse pe orice avion militar – electronica. Cred că, într-adevăr, OZN-urile au început să manifeste faţă de aeronavele noastre mai mult decât o curiozitate amuzată, exact din acea perioadă în care avionul de luptă a devenit efectiv un concentrat al ultimelor realizări în domenii de vârf. De fapt, n-am întâlnit nicio relatare asupra întâlnirii dintre avioanele noastre şj OZN-uri înainte de 1942. Se pare că pentru echipajele venite din alte lumi, Boeing P-26, IAR 14, 15, IAR 39, Potez 15, 1-15, 1-16, TB-3-urile, primele variante de B-17, Hurricane, Spitfire, Messerschmitt, P-47 Thunderbolt, nici nu prea erau avioane. Erau aşa, ceva-uri care zburau, fără să prezinte cine ştie ce interes.

Au început să prezinte interes exact din momentul în care au devenit, practic, platforme zburătoare pentru echipament electronic divers: radiolocatoare de bord, staţii IFF, aparatură de navigaţie

radioelectronică, sisteme electronice pentru dirijare. Din momentul în care au început să reflecte activ sau pasiv, şi mai ales să emită, semnale pe tot felul de frecvenţe şi lungimi de undă.

Atunci au apărut OZN-urile.

Unul din primele rapoarte de observaţie OZN aparţine comandorului Roman Sobiński – pilot polonez care lupta în cadrul RAF – este datat 25 martie 1942, şi relatează întâlnirea cu o navă aeriană necunoscută, după executarea unei misiuni strategice de bombardament pe timp de noapte, asupra oraşului german Essen. Zburând pe drum de întoarcere la 5.000 de metri înălţime, mitraliorul din turela de coadă raportează despre apariţia unui aparat care „nu pare să fie avion, are o formă nedefinită şi este luminos!” Comandorul a reacţionat prompt: „m-am gândit că este vreo nouă drăcie nemţească şi am ordonat mitraliorilor să deschidă focul”.

Un bombardier strategic RAF avea între 12 şi 16 mitraliere; cel puţin 10 din acestea puteau trage asupra „drăciilor nemţeşti” aflate în emisfera din spate. Ajunsă la aproximativ 150, metri de avion, strălucitoarea navă portocalie a primit în plin rafalele proiectilelor de 12, 7 mm. Fără să pară foarte stingherită de stăruinţa mitraliorilor din RAF, a zburat un sfert de oră în formaţie cu bombardierul strategic.

Cu 11 zile înainte, piloţii din neştiut făcuseră un zbor de documentare şi în tabăra Axei; în după-amiaza zilei de 14 martie (lucrurile se leagă totuşi în modul cel mai neprevăzut: azi e 14 martie, dar 1985. Şi nu e încă seară. Dar văd pe geam hangare care, este drept, nu sunt cele ale centrului de la Barak, şi văd linia de avioane, MiG-uri 21, nu Messerschmitt 109 G. Şi geamul tremură, vibrează sticla în ramă de zgomotul unui motor încercat la cale) – deci la 14 martie 1942, căpitanul Fischer decolează la bordul unui Messer

109 G, una din cele mai perfecţionate variante ale cunoscutului aparat german, în urmărirea unei ţinte aeriene semnalată de staţia radar a bazei. Dirijat prin radio, prinde ţinta la 5500 metri înălţime. „Nava străină părea metalică şi avea forma unui fuselaj de avion, lung de aproximativ 100 de metri şi cu diametrul cam de 15 metri; la extremitatea anterioară se observau un fel de antene. Nu avea aripi sau motoare exterioare vizibile, şi zbura perfect orizontal. Am urmărit-o câteva minute, după care... a luat o poziţie verticală şi a dispărut brusc în înălţimi”.

Precizia sintetică a descrierii şi estimarea dimensiunilor nu surprinde; era epoca în care supravieţuirea pilotului de vânătoare depindea exact de identificarea precisă a tipului de avion atacat şi de calcularea rapidă a corecţiilor de tragere funcţie de dimensiunile acestuia, unghiul de prezentare şi distanţa de deschidere a focului. Fiindcă una din legile piloţilor de luptă era: trage când ţinta îţi umple colimatorul, e de crezut că pilotul din Luftwaffe s-a apropiat suficient de intrus, ca să observe tot ce era de observat din exterior. Asta, fiindcă a fost lăsat să se apropie.

Zburând pentru executarea misiunii de bombardament pe timp de zi asupra fabricii de rulmenţi Shweinfurt, maiorul englez R. T. Holmes din RAF observă apariţia unui grup de obiecte discoidale strălucitoare, care au traversat grăbite formaţia de bombardiere B-17 fără să fie impresionate nici de focul armamentului de bord al acestora, nici de tirul antiaerienei germane, teribilul „flack”. Dacă ţinem cont că un Boeing B-17 Flying Fortress era înarmat cu 13 mitraliere de 12, 7 mm, şi că formaţia traversată de discurile acelea având diametrul cam cât anvergura unui B-17 – treizeci metri – număra şaptezeci de bombardiere, performanţa începe să

devină interesantă. Mai ales când adăugăm şi aportul, deloc neînsemnat, al flack-ului german – tunuri de calibru mic, mijlociu şi vestitele piese de artilerie a.a. de 88 mm, cu ţeava lungă.

După terminarea războiului, numărul întâlnirilor dintre aparatele noastre de zbor şi OZN-uri a crescut simţitor. La 24 iunie 1947, Kenneth Arnold observă 6 formaţie de 9 – 10 obiecte discoidale aflate în zbor deasupra muntelui Rainer, statul Washington; data ar trebui să marcheze festiv începutul perioadei de glorie a OZN-urilor, şi eventual sărbătorită la 5 sau 10 ani, pentru că această întâlnire, descrisa pe larg şi comentată până la delirul amănuntelor de cel care a trăit-o în colaborare cu prozatorul Ray Palmer, aduce la cunoştinţă publicului larg existenţa „farfuriilor zburătoare”. (Trecem lejer peste o grămadă de zile care ar trebui sărbătorite de întreaga umanitate – ziua Inventării Roţii, ziua Aprinderii Primului Foc, a Domesticirii Primului Câine, Ziua Primei Recolte de Grâu, a Modelării Primului Vas de Lut, a Scrierii Primului Cuvânt; nu cunoaştem datele săvârşirii acestor evenimente cruciale, ar trebui să le inventăm măcar, şi poate chiar o să le inventăm până la urmă. Dar cunoaştem alte date, a Zborului Primului Avion, a Primei Fotografii, ziua Aprinderii Primului Bec Electric, a Primei Transmisii Telegrafice fără Fir – şi tot nu ţinem cont de ele. Râdem, aşa cum am râs de nenumărate ori şi râsul s-a întors împotriva noastră sau nici măcar – a rămas suspendat undeva deasupra, neliniştitor.

Ce chestie, cum să cadă pietre din cer?!

Deci, la 24 iunie 1947, Kenneth Arnold vede o formaţie de 9 – 10 discuri strălucitoare zburând deasupra muntelui Rainer. Patru zile mai târziu, un pilot de vânătoare aflat la bordul unui P-51 Mustang se trezeşte încadrat de 5 – 6 obiecte circulare, care

zboară câteva minute în formaţie strânsă cu el, după care degajează şi dispar „cu viteză uluitoare”.

La 7 ianuarie 1948, ora 13, 15, piloţii de la AFB Godman, Louisville, sunt alertaţi datorită observării în zonă a unui aparat de zbor în formă de disc, cu diametrul estimat la 80 – 90 metri. La ora 13.19, aterizează o patrulă de avioane de vânătoare P-51, iar căpitanul USAF Thomas Mantell, comandantul patrulei, primeşte ordin să decoleze imediat în urmărirea OZN-ului.

P-51 a fost unul din cele mai reuşite avioane care au zburat pe cerul celui de-al doilea război mondial. Proiectat şi realizat de firma North American Aviation, era un aparat de vânătoare monoloc, monoplan, cu rază mare de acţiune, echipat (în varianta P-51H) cu un motor clasic – V – 1650-9 de 2218 C.P., cu compresor. North – American, P-51H „Mustang”, care a rămas în serviciu ca avion de sprijin tactic până în 1960, era înarmat cu 6 mitraliere de 12, 7 mm şi zece proiectile reactive nedirijate de 25 cm. Dacă s-a impus profesioniştilor prin performanţele sale, necunoscătorii l-au admirat pentru forma „ideal” aerodinamică, şi fineţea liniilor zvelte, prelungi; a fost ceea ce se cheamă „un aparat pe care te poţi bizui”.

Trei P-51 Mustang au decolat sub comanda căpitanului Mantell, pentru „a intercepta şi a studia” aparatul de zbor necunoscut; dirijaţi prin radio, după 3, 5 minute de la decolare piloţii au raportat că văd OZN-ul şi zboară în urcare spre el.

Dacă Mustang ajungea în 12 minute până la 10.000 metri, înseamnă că la 3, 5 minute de la decolare avioanele erau la 4.000 – 4200 metri, şi urcau în continuare spre ţinta lor, a cărei înălţime o estimau la 6500 – 6700 metri. De fapt, a urcat numai căpitanul Mantell – celelalte două aparate au renunţat la urmărire.

Aici intervine ceva.

Se aminteşte despre accidentul căpitanului Mantell, punându-l pe seama influenţelor efectelor termice generate de OZN asupra aparatului şi pilotului; sau datorat opririi motorului V-1650-9, intrat în zona de influenţă a câmpului (electromagnetic) apărut pe timpul funcţionării instalaţiei de forţă a navei din necunoscut. Analiza mai atentă a contextului – date noi aflate despre producerea acestui accident – indică, cu probabilitate mult mai mare altă cauză posibilă, fără nicio legătură cu farfuria zburătoare: *instalaţiile de oxigen ale celor trei avioane USAF nu erau în stare de funcţionare.*

Folosirea măştii de oxigen este obligatorie la înălţimi peste 3.000 de metri pentru avioane cu cabina nepresurizată, şi 4.000 metri la cele cu cabină ermetică; renunţând la urmărirea OZN-ului când au văzut că acesta se află mai sus decât eşalonul la care puteau zbura în siguranţă, coechipierii căpitanului Mantell n-au făcut altceva decât să aplice regula elementară privitoare la caracterul preventiv al securităţii zborului.

Căpitanul Mantell însă a continuat să urce dincolo de cei 4.000 de metri, limita biologică. Dacă pentru un alpinist care urcă pe picioarele lui, acomodarea treptată permite respiraţia în condiţii relativ normale şi la 6 – 7.000 de metri înălţime – s-a escaladat Everestul (8884 m) fără niciun fel de aparat de respirat, R. Messner, dar Messner este oricum un fel de miracol, mă rog – pentru pilotul urcând cu 20 m/s acomodarea nu mai este posibilă, peste 4.000 de metri apărând – mai devreme sau mai târziu – instalarea stării de hipoxie, cu toate consecinţele sale. Pierderea cunoştinţei datorită cantităţii mici de oxigen are loc, de regulă, brusc, fără niciun simptom alarmant anterior. Am uitat odată să cobor vizorul căştii etanşe

G.Ş., interceptam la 13*.000* m, am văzut ţinta, viram după ea, atunci am simţit transpiraţia rece, lipicioasă, am ridicat maşinal mâna de pe maneta de gaze să-mi şterg fruntea *ştiind* că mâna va întâlni vizorul curbat de plexiglas, nu l-a întâlnit, palma mea, rece, pe fruntea umedă. Atunci mi-am dat seama, am coborât vizorul, am trecut oxigenul pe „avarie", continuam virajul inspirând adânc, n-am ratat interceptarea aceea care putea fi, atât de simplu, ultima. Nu cred că ar fi rămas mare lucru din avionul meu, căzând de la 13.000 metri, şi încă, cu forţajul cuplat. Nu cred că ancheta ar fi putut stabili, din ceea ce rămânea totuşi, cauza reală a accidentului. Cred că s-ar fi atribuit o cauză tehnică, sau ceva legat de pilotaj. Sau ar fi notat acolo: neelucidat. Cred că asta a păţit căpitanul aviator Mantell, urcând spre OZN-ul aflat la 6700 de metri cu Mustangul său fără instalaţie de oxigen – hipoxie –, pe urmă şi-a pierdut cunoştinţa şi avionul a căzut. Uneori piloţii se trezesc în această prăbuşire şi au timp să redreseze avionul. Alteori, nu.

La ora 16,00, AFB Godman anunţa prăbuşirea avionului şi moartea pilotului.

Cazul celor două avioane de vânătoare, relatat la începutul capitolului, are un precedent: la 23 noiembrie 1953, un avion cu reacţie F-89 „Scorpion" de la AFB Kinross, Michigan, a fost decolat să intercepteze un OZN. Pilotul avionului era lt. Felix Monda, şi operatorul radar – lt. Robert Wilson; echipajul a fost dirijat de la sol până când a raportat că vede ţinta pe ecranul radarului de bord; aproape imediat după aceea, pilotul transmite că vede „obiectul acela uriaş" şi cu ochiul liber. Navigatorii-operatori de la sol, care urmăreau interceptarea pe ecranele lor, au văzut semnul radar al aparatului „Scorpion" contopindu-se cu „obiectul acela uriaş" care a dispărut în mare viteză; nu s-a mai aflat nimic,

nici despre avionul F-89, nici despre cei doi locotenenţi.

Nici aeronavele civile nu sunt neglijate de OZN-uri – la 6 octombrie 1952, piloţii avionului DC-4 aparţinând companiei Air France, care efectua cursa Londra-Orly-Nisa, au întâlnit deasupra Draguignanului un obiect luminos, având formă de „ou alungit”. Acesta zbura pe o „traiectorie riguros orizontală, cu viteză foarte mare, şi era luminat cu o lumina gălbuie... L-am urmărit timp de 30 de secunde... lăsa pe o distanţă reprezentând de 20 – 25 de ori propria sa lungime, o dâră albă, uşor albăstruie...”

Pilotul de linie român B. Gabrian, aflat în zbor cu o aeronavă IL-18 aparţinând companiei TAROM, a întâlnit şi el un OZN oval. „Zburam la 7600 metri altitudine când... la numai un kilometru în dreapta noastră, cu circa 300 metri deasupra plafonului de zbor al aeronavei, am observat un obiect ovoidal care se deplasa în direcţie opusă cu mare viteză, împrăştiind o extrem de puternică lumină verzuie”.

Întrebat, aeroportul din Viena îi informează că pe o rază de 400 kilometri în jurul IL-ului 18 nu există nicio altă aeronavă cunoscută; iar aeroportul din Budapesta îi informează că, la 2, 5 minute după întâlnirea avionului TAROM cu oul de lumină verde, un avion aparţinând companiei MALEV a raportat observarea unui aparat de zbor similar; ţinând seama de distanţa dintre cele două aeronave de transport şi intervalul de timp stabilit între observaţii, viteza OZN-ului oval a fost estimat la 12 – 14.000 km/oră.

În timpul unui zbor de noapte efectuat la 18 octombrie 1972 de către cpt. Lawrence Coyne la comenzile elicopterului său Bell Huey-UH1, o stranie lumină roşie s-a năpustit asupra aeronavei terestre; vrând să evite un abordaj ce părea inevitabil, pilotul a

coborât rapid până la 450 de metri, lăsând să treacă pe deasupra – acum se vedea limpede – „obiectul acela, care părea tare grăbit”. Însă „obiectul acela” s-a oprit brusc deasupra elicopterului; era atât de aproape, încât a fost observat în amănunt: avea forma unui cilindru gros, metalic, de culoare gri. Partea frontală emitea o lumină roşie care se mişca aşa cum se mişcă un fascicul de proiector; la partea posterioară exista o lumină similară, verde. În partea superioară a navei cilindrice echipajul elicopterului a remarcat un dom, ca o cabină de avion; lungimea OZN-ului a fost estimată la 16 – 18 metri. Ca şi nava cilindrică observată cu 3 decenii înainte de alt căpitan la comenzile aparatului său de zburat, nici aceasta nu avea aripi, motoare exterioare, hublouri; şi, cu toate că zbura foarte aproape deasupra elicopterului UH-1, nu se simţea nicio influenţă, aerodinamică sau de altă natură, a acestei apropieri.

Încercând să ia legătura radio cu solul, cpt. Coyne constată (bineînţeles) că emisia nu îi funcţionează.

După ce a însoţit elicopterul 10 – 12 secunde în formaţie strânsă, OZN-ul cilindric a accelerat brusc, dispărând în noapte. Reacţia pilotului după plecarea neaşteptatului coechipier a fost cea firească – şi-a privit tabloul de bord, pentru a corecta eventualele abateri şi a repune aeronava în linie de zbor: giroorizontul, viteza, altimetrul, busola.

Altimetrul.

Căpitanul Coyne a coborât la 450 metri, pentru a evita coliziunea cu „obiectul acela” şi a zburat cele 10 – 12 secunde aproximativ la orizontală, atent să nu atingă cilindrul suspendat deasupra rotorului său. Când un pilot priveşte în sus, de regulă trage uşor de manşă, şi avionul, elicopterul, urcă. Da, dar sus era OZN-ul. Atunci tendinţa era, cu tot privitul în sus, să împingă de manşă, pentru a coborî – dar jos, sub 450

de metri de întuneric, era pământul, cu tot ce presupune noţiunea: case, coşuri înalte, antene, dealuri oricând posibile noaptea – deci cpt. Coyne era instinctiv atent la a nu împinge manşa. Putem aprecia deci, fără să greşim prea mult, că UH-1 a rămas aproximativ la înălţimea înregistrată de pilot când şi-a citit ultima oară altimetrul: 450 metri. Acum, după 10 – 12 secunde, indica 1150 metri. Iar radioaltimetrul indica şi el 1150 metri. Şi din cum se vedea solul, luminile de pe sol, *erau* într-adevăr la 1150 metri.

Viteza verticală a unui elicopter de clasa lui Bell AH-1 HueyCobra este de 15 – 20 metri pe secundă, la înălţime mică. În niciun caz, 70 metri pe secundă.

Ce instalaţie de forţă putea folosi cilindrul zburător? Care era natura câmpului energetic emis de funcţionarea acestei instalaţii, capabil să ridice în zece secunde, cu şapte sute de metri, un aparat care şi gol cântăreşte în jur de 5 tone? Cu atât mai mult, cu cât în acest caz nu s-au manifestat obişnuitele efecte secundare: creşterea temperaturii, perturbări în funcţionarea motorului de elicopter, dereglarea aparatelor de bord.

E drept, nu a funcţionat radioul, dar a început să pară normal. Normală e şi atitudinea OZN-urilor faţă de avioanele noastre; vreau să spun, cred că înţeleg ce gândesc colegii mei de pilotaj aflaţi la comenzile acelor aparate net superioare în toate privinţele. E ca atunci când zbor cu MiG-ul meu şi întâlnesc un avion de prăfuit sau un gigant greoi de pasageri. Când eram în şcoala militară şi zburam IAK-18, care oricum nu era mare lucru, motor slab, aripi din pânză, pe aerodromul nostru a aterizat un PO-2. M-am dus lângă el şi am început să râd: erau acolo aripi groase legate între ele cu sârmă, cablurile comenzilor întinse pe lângă fuselaj, trenul neescamotabil cu roţi caraghioase, elicea efectiv butucănoasă, cu pas fix.

Eram nedrept, dar asta am ştiut-o abia mai târziu; PO-2 era un avion cinstit, şi era încă un avion nostalgic, care făcuse o grămadă de isprăvi cu care puţine avioane se pot lăuda; dar atunci nu eram dispus să iau în consideraţie tot felul de criterii pline de bun-simţ. Atunci eram doar foarte mândru de aparatul pe care zburam, net superior lui PO-2, şi cam asta se întâmplă cu piloţii de vânătoare când sunt în cer şi întâlnesc tot felul de avioane *cinstite,* dar incapabile de performanţele aparatului manevrabil, elegant, rapid, inteligent în măsura în care metalul e inteligent – avionul de vânătoare. Cam aşa cred că se întâmplă lucrurile şi cu piloţii din neştiut, când întâlnesc avioanele noastre. Sunt foarte siguri pe ei în aparatele lor şi nu riscăm mare lucru întâlnindu-i, cu condiţia să nu facem tot felul de lucruri pe care *ei* le consideră agresiune şi pe care nici măcar nu le cunoaştem.

În orice caz, e remarcabil că au adoptat sistemul nostru de semnalizare a prezenţei aeronavelor în zbor pe timp de noapte, folosind pentru discurile, sferele, cilindrii lor fără aripi, aceleaşi lumini verzi, roşii, albe – chiar dacă puse absolut aiurea.

Poate ei consideră că noi ne-am pus aiurea luminile de poziţie. În orice caz, indiferent ce cred despre aeronavele noastre, nu se sfiesc să le imite mimetic forma, atunci când acest mimetism corespunde unor scopuri care, pentru mine cel puţin, rămân nelămurite. Cred însă că dacă am şti *de ce,* şi mai ales *cum* fac asta, am şti foarte multe lucruri despre OZN-uri.

Aproape totul.

Am şti, în primul rând, dacă există.

Nu este vorba numai de construirea unor OZN-uri care să copieze, mai mult sau mai puţin exact, siluetele familiare ale aparatelor terestre. Ci de transformarea, sub ochii unor martori cel puţin uluiţi,

a unor OZN-uri tipice, în… avioane obişnuite, avioane de-ale noastre, care zboară apoi pe cerul planetei fără să stârnească panică, suspiciuni, fără să ridice semne de întrebare.

La 19 iunie 1959, deasupra localităţii Clitheroe, Marea Britanie, a fost observat un avion cu reacţie, suspendat deasupra unui OZN tipic, discoidal. În 1959 nu exista niciun avion capabil de asemenea performanţă, cu reacţie sau clasic. În 1985 avem două aparate care, eventual, ar putea sta suspendate la punct fix – Harrier-ul englezesc şi sovieticul IAK-36 – dar nu cred că ar face asta exact deasupra unui OZN discoidal. Doar dacă OZN-ul de la 19 iunie nu acţiona în acelaşi mod cu aparatul cilindric care a săltat elicopterul Bell UH-1 HueyCobra cu 700 metri în numai 10 secunde dar n-am întâlnit în literatura de specialitate nicio referire la un asemenea caz. Rămâne ipoteza că martorii au observat bizarul tandem, după apariţia „avionului" ca rezultat direct al acţiunii OZN-ului.

Deasupra localităţii Winchester, a fost observat la 27 octombrie 1967, un OZN „în formă de ciupercă", urmărit de avioane cu reacţie; dar RAF au declarat că în ziua aceea niciun avion cu reacţie nu a decolat în urmărirea vreunui obiect zburător neidentificat. De asemenea, nicio companie aeriană nu a declarat că i-ar aparţine avionul ciudat, cu fuselaj foarte lung, care a survolat neprogramat, la mică altitudine, aeroportul Carlos de Bariloche din apropierea oraşului Bahía Blanca, Argentina.

Legătura certă între aceste aeronave neidentificate şi OZN-uri s-a putut face la 3 septembrie 1975, când numeroşi martori din Tijunga, 15 mile NE de Los Angeles, SUA, au observat două „elicoptere" stranii apărute lângă un aparat de zbor care *îşi schimba forma* – din sferic în rombic, din rombic în

dreptunghiular, ca să se oprească în cele din urmă la discul cu dom central, care ne-a devenit aproape familiar.

Să fie reală ipoteza procesului de disociere-reproiectare? nu în alt spaţiu, timp, altă lume – ci simplu, în altă formă, după criterii pe care n-avem cum să le cunoaştem? Ce semnifică aceste transformări? Oare farfuria aceea cu dom central îşi căuta forma de elicopter, fără să reuşească reproiectarea propriei substanţe în tiparul dorit? Sau OZN-urile sunt într-adevăr simple proiecţii, proiecţii stranii, la scară planetară, interferenţe neştiute ale unor gânduri, idei, plecate totuşi de pe Pământul nostru? Ar fi aproape o eliberare, dar ce se întâmplă nu confirmă această ipoteză, proiecţiile nu ciocnesc avioanele în zbor, cum s-a întâmplat cu acel „Cornet" britanic prăbuşit spre sfârşitul anilor '50, cu acel avion japonez care s-a întors greu la bază având ampenajul lovit în urma impactului cu un disc zburător; nu ard iarba, nu lasă urme cât se poate de materiale pe suprafaţa solului nostru; nu răpesc oameni, nu trag după ele în neant avioane, nu degajă imense cantităţi de energie atunci când piloţii de vânătoare cuplează sistemul I.F.F.

Cred că gândurile noastre, chiar adunate haotic, ar da o rezultantă în care ne-am putea recunoaşte. Ceva cu case albe, râuri limpezi, pajişti verzi, câini aurii alergând pe pajiştile acelea verzi. Ceva cu petrol, avioane, luna-park, videocasetofoane, blonde subţiri conducând maşini tout-terrain cu roţi groase prin păduri dese de stejari şi brazi bătrâni. Ceva, aşa, cu valuri albastre, cu foarte mult soare şi multă linişte, în noi şi în jurul nostru.

Ceva despre care să putem spune: „ce bine ar fi dacă…"

19. De ce, tăcere?

Una din întrebările auzite foarte des atunci când se discută despre OZN-uri este: de ce nu încearcă să ia legătura cu noi, tipii ăştia care vin pe Pământ în farfuriile lor zburătoare? După ce problema e răsucită pe toate părţile şi interpretată în cele mai diferite moduri, se întreabă: de ce nu spun nimic *ai noştri?* Pentru ce nu se comunică toate aceste cazuri de apariţii, aterizări, luări de contact, decât aleator, în cărţi şi articole cu iz de ştiinţă popularizată?

De ce, tăcere?

De ce tac *ai noştri,* de ce tot ce ţine de fenomenul OZN este etichetat „strict secret" între specialişti şi bagatelizat în faţa publicului – este relativ uşor de înţeles. Cei care posedă, studiază şi înţeleg creaţii tehnice ale unor civilizaţii avansate, progresează mult mai uşor pe drumul cunoaşterii; însă, cum toată lumea vrea să progreseze mai uşor pe drumul cunoaşterii, ceea ce nu se poate – unde am ajunge, dacă toţi am fi la fel de puternici? – e preferabil ca ceea ce ne face puternici, inclusiv anumite cunoştinţe despre OZN-uri, să fie manipulate, folosite, împărtăşite, cât mai discret. Cu cât mai puţini vor şti mai puţin, cu atât mai bine. Cu cât lucrurile ştiute de cei mulţi sunt mai confuze, mai diluate, denigrate, luate de râs – iarăşi cu atât mai bine. De aceea USAF a instituit un monopol fără rost, de-a dreptul periculos pentru progresul omului, asupra fenomenului OZN, acţionând în ambele direcţii – aceea a păstrării şi studierii sub

indicativul „top secret” a unui număr de epave (şi nu numai) de nave venite din necunoscut, şi a încercărilor repetate de ridiculizare – prin „Raportul Condon”, de exemplu – a celor care studiază OZN-urile în afara „instituţiei”.

Aşa devin incredibile cele mai posibile lucruri.

Mai ţineţi minte genericul filmului „Hangar 18”? Acolo unde, într-un colţ de ecran, realizatorii specificau că pelicula a fost turnată pe baza unor fapte petrecute în realitate?

În cartea sa „Străini din ceruri” Brad Steiger relatează, dacă nu chiar acea întâmplare, atunci una cel puţin foarte, foarte asemănătoare.

„Dacă există vreo zonă în lume unde se observă foarte multe OZN-uri… aceasta este, fără discuţie, White Sands Proving Grounds, New Mexico…” Cei care confirmă sau nu aceste observaţii, sunt militarii. La urma urmelor, ar fi teribil de deranjant, dacă nu chiar înspăimântător, să admiţi că aeronave neconvenţionale au pătruns prin atât de complexul şi costisitorul sistem de apărare a spaţiului aerian, astfel încât să se raporteze că au aterizat în apropierea uneia din cele mai bine dotate baze aeriene militare.

Şi se cunoaşte, încă din 1950, că OZN-urile pot bruia frecvenţele radio ale avioanelor şi transmisiile de televiziune. Partea deranjantă a acestei situaţii este că OZN-urile au demonstrat că ştiu atâtea despre regulile de zbor (în spaţiul aerian controlat) încât ele pot simula răspunsurile corecte de recunoaştere în cod FAA (I.F.F.).

La 30 aprilie 1964, mijloacele de informare publică locale au aflat zvonul că un OZN ar fi fost capturat la sol şi dus la AFB Holloman unde e păstrat într-un hangar, sub pază puternică.

Neobosita investigatoare OZN Coral Lorenzen, autoarea cărţii *Marea farsă a farfuriilor zburătoare,* şi

director internaţional al APRO (Aerial Phenomena Research Organization) l-a solicitat imediat pe Terry Clarke de la studioul de radio KALG, Alamogordo, nouă mile est de Holloamn. Clarke i-a spus doamnei Lorenzen că sursele sale de informaţii au putut intra pe recepţia (pe frecvenţă militară) comunicărilor radio făcute în zona aceea şi le-au imprimat pe o casetă. Esenţialul acelei înregistrări a fost publicat de investigatorul Lorenzen în octombrie 1964, în publicaţia „Fate”:

«Operatorul radio de la Centrul de control al Holloman AFB… a auzit deodată aceste cuvinte electrizante: „văd un OZN!”» Era joi, 30 aprilie 1964. Un B-57 izolat executa un zbor de rutină în zona Stallion Site, câteva mile est de San-Antonio, New Mexico, în partea de nord…

Controlorul (de zbor) a întrebat apoi: «cu ce seamănă?»

Pilotul de pe B-57 a răspuns: «are forma unui ou şi este alb».

Câteva minute mai târziu, după ce bombardierul cu reacţie a virat şi s-a întors deasupra zonei în care observase OZN-ul prima oară, pilotul a chemat Centrul de control şi a raportat: «se află pe sol!» Apoi, conform informaţiilor lui Terry Clarke, echipe de fotoreporteri au fost solicitate să fie pregătite, chiar înaintea opririi comunicărilor radio, datorită punerii în mişcare a «mecanismului oficial de securitate».

Datorită măsurilor severe de securitate, d-na Lorenzen a fost incapabilă să afle, pentru liniştea ei interioară, nici dacă nu cumva pilotul fusese, după standardele Air Force, victima unei „iluzii optice”, nici dacă USAF deţine într-adevăr o farfurie zburătoare într-un hangar de la Holloman. Toate cercetările au servit numai la dezvăluirea unei alte întâmplări cu un OZN aflat la sol, descoperit de o santinelă care îşi

făcea rondul de noapte. Când soldatul complet năucit s-a întors la corpul de gardă, în conformitate cu cele spuse de informatorul doamnei Lorenzen, i s-au dat sedative şi a fost internat în spital.

Revista „Săptămâna” publica, acum câţiva ani, serialul *Zidul tăcerii,* care cuprindea, printre altele, traduceri din presa şi literatura de specialitate americană, referitoare la fenomenul OZN.

Cu titlul *Scrisori din... neant, seri*alul reproduce şi impresiile d-lui Gerald Light din Los Angeles, comunicate la 16 aprilie 1954 d-lui Meade Layne, San Diego, California. Nu ştiu cine sunt aceşti domni şi în ce calitate a vizitat Gerald Light, AFB Edwards – California, bază care mai târziu a jucat un rol important în îndeplinirea programului NASA legat de experimentarea şi darea în exploatare a celui mai eficient vehicul cosmic folosit până acum – naveta spaţială. În orice caz, dacă ce scrie dl. Light este măcar pe jumătate adevărat, devine foarte limpede de ce USAF preferă tăcerea.

„Tocmai m-am întors din Murocs (Edwards AFB, California)” – scrie dl. Light. „Raportul este adevărat – înspăimântător de adevărat. Am călătorit împreună cu Franklin Allen de la Hearst Papers, cu Edwin Nourse de la Brookings Institute (consilier financiar al preşedintelui Truman) şi cu Bishop McIntyre, de la L. A. Când ni s-a permis să intrăm în zona închisă… am avut sentimentul precis că lumea s-a sfârşit. Niciodată n-am văzut atâtea fiinţe umane într-o stare de completă confuzie, de parcă şi-ar fi dat seama că lumea lor s-ar fi sfârşit, într-adevăr, definitiv. Realitatea navelor spaţiale «străine» poate fi scoasă din domeniul speculaţiilor; ele devin o parte dureroasă a conştiinţei oricărui om de ştiinţă responsabil…

În timpul vizitei mele de două zile, am văzut 5

tipuri distincte de nave spaţiale, care erau studiate şi mânuite de oficialii noştri de la Air Force – cu ajutorul şi permisiunea Eterienilor (?). N-am cuvinte să exprim ce am simţit. În sfârşit, s-a întâmplat. Acum este o problemă de istorie! Niciodată nu voi uita aceste 48 de ore de la Muroc!”

„Nici noi nu vom uita niciodată scrisoarea dumneavoastră, domnule Light”. Prudenţi şi responsabili, autorii serialului adaugă cu litere groase: „Nu cunoaştem alte date în legătură cu această relatare…” Păcat, dar relatarea în sine, şi fără alte date, este într-adevăr impresionantă. Şi, conform obiceiului, naşte întrebări. Mai ales că de la publicarea acestor date s-au scurs 31 de ani, timp în care pare aproape imposibil să ascunzi date, aparate, oameni… Ce-a fost mai departe? Cum au evoluat relaţiile noastre cu „Eterienii”? în ce fel a fost influenţat programul spaţial american de cunoştinţele eterienilor şi de cele cinci tipuri distincte de nave cosmice?

Primul satelit artificial terestru a fost plasat pe orbită în 1957, şi nu de către americani, ci de către sovietici. Şi mai sunt în această scrisoare, unul din puţinele înscrisuri care afirmă deschis: există, sunt aici! – mai sunt lucruri greu de înţeles, acel sentiment de confuzie, „de parcă şi-ar fi dat seama că lumea lor s-a sfârşit într-adevăr definitiv…” De ce să se sfârşească? şi încă atât de definitiv? Oare, contactul dintre două lumi presupune într-adevăr, într-un fel sau altul, dispariţia uneia dintre ele? Sau şocul, impactul cu o lume străină ale cărei fundamente raţionale sunt altele – altele în mod atât de nebănuit, încât nici nu putem estima ce cuprinde acest alt*ceva* – *impa*ctul este aşa puternic, încât dă senzaţia sfârşitului de lume? Un numitor comun exista, de vreme ce navele străine erau studiate „cu ajutorul şi

permisiunea Eterienilor”.

„În sfârşit, s-a întâmplat. Acum este o problemă de istorie!”

Au trecut 31 de ani de când dl. Light a scris aceste rânduri, dar nu s-a făcut mai multă lumină în *problemă.*

Reversul medaliei este de ce tac *ei,* de ce, în afara scrisorii lui Light Gerald şi a relatării de întâlniri sporadice între piloţi de OZN-uri şi oameni de pe Pământ, atitudinea net dominantă este totuşi tăcerea. Lipsa unor intenţii măcar, de contact cu ceea ce reprezentăm, lumea noastră de pe Pământ. Pentru că, aşa cum suntem, am făcut totuşi ceva, nu? Am plecat de la pietre cioplite cu alte pietre, am trecut prin bronz, fier, sclavi, armuri, i-am avut pe da Vinci, Michelangelo, Bach, am descoperit lumile ce alcătuiesc omenirea noastră, ne-am ridicat în aer cu avioane din pânză albă şi sârmă, ne-am bătut de două ori toţi împotriva tuturor, am ajuns să construim centrale atomice şi să păşim, timid şi cu probleme, în Cosmos.

Mediocri, formidabili sau ruşinea planetelor din Univers, meritǎm măcar un cuvânt, bun sau rău, din partea celor care, aparent măcar, sunt mai grozavi decât noi.

Dar se tace, se tace consecvent; de ce?

Contactul, mai bine zis momentul prim de contact între două civilizaţii, reprezintă în sine, prin complexitatea, neprevăzutul şi ineditul situaţiilor, o problemă la fel de pasionantă ca întregul fenomen OZN. Complex, neprevăzut şi inedit – pentru noi, cei care ne facem probleme. Noi, care privim cum apar, se apropie, aterizează ciudatele nave din care coboară piloţi în costume argintii strânse pe corp, cu sau fără coifuri străvezii pe cap. Noi, care nu putem împiedica apropierea şi aterizarea acelor nave nici cu tunurile,

nici cu rachetele, nici cu avioanele noastre de vânătoare. Care tragem cu pistoale şi cu arme automate în piloţii ieşiţi din navele acelea, fără să îi zgâriem măcar. Noi, care privim miraţi, uluiţi, speriaţi, navele acelea care nu pot fi oprite de nimic. Noi, care vrem şi nu reuşim să înţelegem ce se întâmplă *în casa noastră.*

Noi, cei de pe Pământ.

Cred că e firesc să ne facem probleme.

Să punem tot felul de întrebări.

Cei care nu îşi fac probleme şi nu pun întrebări sunt exact colegii din neştiut. Cei care vin fără să ceară voie, fără să se recomande şi fără să ia prea mult în seamă gloanţele şi rachetele noastre antiaeriene cu care ne mândrim atâta – vin, şi aterizează, şi descind în casa noastră nepăsători, fac lucruri de înţeles sau nu pentru noi, pe urmă pleacă din nou cu discurile, sferele lor lustruite şi strălucitoare, dracu' ştie unde – poate pe Lună, un fel de becul din poarta casei – şi lasă nepăsători pe seama noastră găsirea răspunsurilor la întrebări grele şi pline, pe neaşteptate, de înţelesuri majore: cine sunt? de unde vin? de ce vin? *de* ce *tac?*

Ei nici nu par să-şi pună întrebări, despre noi.

Poate cunosc totul despre noi.

Sau poate că nu-i interesează nimic despre noi.

Sau poate, în sistemul lor de a fi, întrebările nici nu există.

E nedrept, să ne întrebăm atâtea şi ei să nu-şi pună nicio întrebare.

Parcă ne-am mai întâlnit undeva cu situaţia asta.

Atunci când purtam zale şi pantaloni colanţi şi săbii cu mâner în formă de cruce la şold, şi mergeam pe oceane, şi coboram pe ţărmuri noi din corăbiile noastre, şi cuceream Indiile fără să bănuim că, de fapt, descopeream America.

Corăbii pe care nu le puteau opri nici suliţele, nici pietrele, nici săgeţile unor oameni negri sau arămii. Pe urmă debarcam din bărci pe acele ţărmuri noi, şi pietrele se opreau în zalele noastre fără să ne facă niciun rău. Noi înălţăm cruci, luam în solemnă posesiune pentru majestăţi care n-aveau să vadă niciodată acele meleaguri – luam în posesiune pământurile acelea cu apele, munţii, pădurile, animalele din păduri, cu oamenii negri sau arămii care locuiau acolo şi priveau fără să înţeleagă ce facem – le luam aurul, femeile, podoabele, îi împuşcam cu muschete dacă se împotriveau sau îi împuşcam pur şi simplu – pe urmă ne urcam din nou în corăbii şi plecam.

Locurile noi, oamenii noi, erau altă lume. O lume care nu ne interesa decât din punctul de vedere al aurului, pietrelor preţioase, blănurilor scumpe care ar fi putut exista acolo; punct de vedere complet de neînţeles pentru locuitorii locurilor noi.

Ei aveau alte criterii.

Nu ne interesau istoria, religia, ştiinţa acelor locuitori – aşa cum erau ele.

Nu ne simţeam deloc obligaţi să ne prezentăm, să le explicăm de unde venim, să îi învăţăm şi pe ei ce ştiam noi.

Eram tari şi nu ne puneam niciun fel de probleme, niciun fel de întrebări.

Cei tari nu întreabă.

Prezint succint istoria descoperirii şi luării de contact dintre lumea noastră civilizată şi o altă lume, comunitate umană izolată în Pacific, poate cea mai izolată – oamenii de pe Insula Paştelui, sau Rapa Nui, sau Te-pito-no-te-henua, sau Matakiterani, dar care s-ar putea numi, la fel de bine şi vom vedea imediat de ce, Insula Sângelui (vezi bibl., F. Mazière).

În 1722, olandezul Roggewen descoperă insula;

debarcarea e marcată festiv prin măcelărirea băştinaşilor care asistau, fără să intervină şi fără să înţeleagă foarte bine ce sunt pirogile acelea imense cu aripi albe din care au coborât alte pirogi mai mici, din care se dau jos oameni cu faţa albă sub coifuri strălucitoare, având tot felul de lucruri ciudate atârnate de umeri şi la centură. Jurnalul de bord al expediţiei olandeze nu consemnează nimic despre istoria, geografia, fauna, populaţia insulei, viaţa spirituală, cultura acelei populaţii, despre statuile imense, unice în lume, care vegheau cu ochi orbi pământul acela de viaţă pierdut între ape.

Cei tari nu îşi pun întrebări.

În 1770 insula este luată în posesie, în numele regelui din Perú; pe înălţimile platoului Poiké au fost înfipte trei cruci.

Niciun cuvânt despre băştinaşi, cultură, imensele statui aku-aku.

În 1771 şi 1772, alte două expediţii plecate din Perú cartografiază insula; se pare că de data asta *s-au pus şi întrebări,* dar răspunsurile n-au ajuns până la noi.

În 1774, căpitanul Cook îmbină armonios cercetarea ştiinţifică cu „pedepsirea" băştinaşilor. Aflăm că insula este plină de numeroase statui – unele în picioare, altele răsturnate, şi că „din cauza lucrurilor furate" de locuitori, britanii au fost nevoiţi să folosească, nu o dată, armele.

Expediţia franceză din 1786, condusă de La Perouse, lasă pe insulă plante, seminţe, capre şi păsări. Dar mă îndoiesc că domnul conte de La Perouse s-ar fi simţit obligat să explice indigenilor cine este şi de unde vine. Pe ce principiu funcţionează corabia lui cu vele, busola care îi arată drumul, puşca cu care poate omorî pescăruşi sau otariile. Cu tot iluminismul său, contele La Perouse *privea fără să*

vadă; chestie de educaţie, logică, mentalitate, laptele mamei.

În 1805, căpitanul schoonerului american „Nancy” capturează prin forţă 22 de locuitori pe care, neputându-i folosi pentru vânătoarea de foci, îi îneacă în plin ocean.

În 1811, echipajul balenierei americane „Pindos” face exerciţii de tir folosind ca ţinte femeile pascuane care, după o noapte „petrecută” la bord, înotau spre mal.

Nici marinarii de pe „Nancy”, nici cei de pe „Pindos”, nu s-au remarcat prin studii etnografice sau arheologice.

În 1862, şase nave peruviene capturează şi îmbarcă aproape o mie de insulari, folosiţi apoi ca sclavi la exploatarea zăcămintelor de guano de pe continent; cei cincisprezece supravieţuitori repatriaţi aduc variola, care înjumătăţeşte populaţia rămasă.

La fel s-au întâmplat lucrurile, dar la scară infinit mai mare, în Africa, Asia, America, unde civilizaţii întregi au fost distruse, popoare exterminate, lumi întregi au dispărut, s-au topit, s-au pulverizat în asemenea măsură, încât ne întrebăm dacă într-adevăr au fost.

Au fost.

Şi nicăieri nu s-a făcut schimb de amabilităţi, nicăieri cei tari nu s-au simţit obligaţi să explice ceva celor mai slabi decât ei. Nici n-aveau mare lucru de explicat: „Stai să vezi de ce te omor”.

Lucrurile se petreceau între locuitorii aceleiaşi planete; dar veneau în contact lumi atât de diferite, încât nici n-avea importanţă că erau născute pe aceeaşi planetă. Oamenii aceia albi puteau veni foarte bine din Lună, din Marte, Venus sau planetele din jurul stelei Casiopeea, dacă or fi existând.

Cred că elementele esenţiale în contactul dintre

două lumi sunt tipurile de civilizaţie şi nivelul atins în dezvoltarea acelor lumi, fiecare mergând pe calea ei. Ştim care era nivelul civilizaţiei europene în jur de 1750; şi e greşit să credem că locuitorii de atunci ai Insulei Paştelui erau doar polinezieni tatuaţi, care ciopleau cu topoare de obsidian statui uriaşe în tuf vulcanic. Nu aveau armuri, corăbii, praf de puşcă, busole, dar polinezienii tatuaţi fondaseră, sau erau urmaşii unei civilizaţii cu totul aparte, ale cărei resurse materiale şi spirituale se îndreptau în direcţii atât de inaccesibile europenilor, încât nici azi nu înţelegem esenţa tezaurului de cunoştinţe, transmise esoteric de la o generaţie la alta, a acelei lumi chinuite:

„— Locuitorii de pe Jupiter au dirijat armonia plantelor.

* Prima planetă pe care oamenii o vor cunoaşte este Venus.

* Corpurile noastre nu pot rezista mai mult de două luni pe alte planete.

* Toate planetele adoră Soarele.

* Puţine stele sunt locuite.

* *Printre noi sunt oameni pe care nu-i vedem.*

* Mişcarea şi lumina planetei Venus sunt produse de aer.

* Două planete, Marte şi Jupiter, nu au electricitate naturală; ele sunt ca şi Pământul.

* Acolo nu există vânturi.

* *Doar pe pământul nostru există oameni de diferite culori.*

* Există un singur Soare şi nimeni nu poate trăi acolo.

* Pe Lună trăiesc oameni.

* Există o planetă fără plante, fără sol, formată

doar din apă şi pietre.

* Formele umane care trăiesc acolo sunt altele şi se nasc în apă.

* Insula Paştelui a fost altfel.

* Prima rasă a insulei a locuit în două insule din Polinezia, într-o parte a Asiei şi o parte a Africii, unde existau vulcani.

* Paza puterii moarte a Insulei Paştelui a fost încredinţată unei insule din Pacific." (vezi bibl., F. Mazière, L. Souček).

Dar asta nu era interesant pentru Roggeween, pentru echipajele de pe „Nancy" şi „Pindos" care nici n-au înţeles, nici nu erau dispuse să înţeleagă că distrug râzând o lume întreagă, o lume ajunsă poate mai aproape de Adevăr decât ei – distrug râzând şi pentru totdeauna o lume care nu păcătuia decât prin aceea că era *altfel.* Că era *altceva.*

Şi putem fi de-a dreptul fericiţi, în acest context, că *ei* se limitează la raze paralizante, la pete galben-verzui care oricum trec, la înroşirea feţelor noastre de oameni, la răpiri mai mult sau mai puţin sporadice a câtorva dintre noi. La doborârea unor avioane care devin sâcâitoare.

Şi nu cred că mai este cazul să ne întrebăm de ce nu se grăbesc să ne dezvăluie de unde sosesc. Cum funcţionează maşinile lor, armele lor, din ce sunt făcute hainele argintii cu care sunt îmbrăcaţi. De ce poartă căşti etanşe, atunci când poartă. Ce vor de la noi, şi, în ultimă instanţă, cam ce cred ei despre ceea ce suntem. Mai bine nici nu îi întrebăm cam ce cred ei despre ceea ce suntem.

Fizicianul francez Jean Pierre Petit, CNRS, Paris, presupune că cei care ne urmăresc de atâta vreme din maşinile de zbor necunoscute refuză o luare de contact şi revoluţionarea civilizaţiei noastre prin

împărtăşirea cunoştinţelor ce le deţin, deoarece au observat că tot ce are mai avansat cunoaşterea terestră devine, mai mult sau mai puţin rapid, instrument de distrugere.

Sau poate n-au nevoie de niciun fel de contact cu alte lumi. Poate se simt foarte bine singuri, şi le sunt suficiente numai concluziile la care ajung ei. Poate în sistemul lor metalogic e suficient să ştie că planeta aceea, a treia de la un soare relativ tânăr, e locuită de semeni care transformă totul în arme de distrugere – şi gata. Felul lor de a fi, *structural,* nu-i împinge la confesiuni cu noi.

Oare să aibă cu toţii aceeaşi metalogică? Oare numai sistemul nostru logic să fie – nu opus, măcar diferit de logica comună a întregului sistem de lumi locuite din Galaxie, Univers, a *celorlalte lumi,* oriunde ar fi ele? Ce ne face să fim atât de diferiţi de ceilalţi? De ce logica noastră presupune, pe cât de structural o respinge logica lor, ideea de comunicare între lumi diferite, atunci când aceste lumi se întâlnesc? Ce ne face să fim atât de diferiţi de semenii noştri de pe alte planete? Ce particularităţi are evoluţia noastră, faţă de alte evoluţii? Faţă de evoluţii ale altor lumi din Galaxie, Univers? Pentru că, dacă rezultatul procesului evolutiv la scară universală este totuşi unic – fiinţa raţională bipedă, cu două mâini, două picioare şi cap pe umeri –, iar noi am ajuns în acea fază, ce interes mai putem prezenta ca obiecte de studiu? de vreme ce suntem, ce am *ajuns ca ceilalţi?* Noi toţi, albi, negri, galbeni, roşii? Scunzi sau înalţi, cu ochi oblici sau rotunzi, cu nas ascuţit sau cu faţa lată ori îngustă? păr blond sau negru? Cu logica noastră sucită şi atât de altfel decât a celorlalţi, încât sistemul lor de a raţiona devine metalogică pentru noi?

Exact faptul dialectic – materialist-dialectic – că suntem albi, negri, galbeni, roşii, scunzi sau înalţi.

Exact pentru că avem ochi oblici sau rotunzi, nas ascuţit sau cârn.

Pentru că avem faţa lată sau îngustă etc.

Exact faptul că suntem atât de diferiţi între noi, copiii din a nu ştiu câta civilizaţie a aceleiaşi planete.

Faptul că „civilizaţia noastră" este, în realitate, o sumă de civilizaţii diferite, convieţuind mai mult sau mai puţin armonios.

Faptul că pe fiecare continent există alte rase, concepţii, alt mod de dezvoltare, ceea ce generează moduri diferite de gândire.

Faptul că există mai multe continente.

Asta ne face, se pare, unici în Univers.

Asta face *sistemul nostru de a fi* neînchipuit de diferit în faţa *altor sisteme de a fi.*

Nu mai este nimeni ca noi, cu mai multe continente.

De aceea *gândim altfel.*

Fizicianul Jean-Pierre Petit susţine că Pământul nostru de excepţie e singura planetă a cărei crustă, fragmentată în mai multe plăci tectonice, a format câteva continente separate de regulă prin oceane. Particularităţile geologice, geografice, au condus la particularităţi nemaiîntâlnite pe alte lumi – în apariţia, dezvoltarea, fundamentarea unei civilizaţii – cu tot ceea ce presupune, firesc, noţiunea. Cu tot ce presupune firesc noţiunea pentru noi, şi celorlalţi li se pare nefiresc, colegilor mei din neştiut.

Cu ideea intrinsecă a comunicării între locuitorii aceleiaşi planete, divizată prin însăşi configuraţia ei în mai multe lumi ştiute; idee extinsă firesc la legături cu toate lumile cu care venim în contact, fie ele şi de pe alte planete, alte galaxii.

Această eterogenitate umană, de neconceput – structural de neconceput de planete cu continent unic, atât de surprinzătoare *acolo* pe cât este de

normală pentru noi – are ecouri nebănuite în ceea ce am ajuns, în drumul spre a ajunge acolo unde suntem, în ce se va întâmpla mai departe.

În formarea felului nostru de a gândi, a acţiona, a exista.

În ceea ce suntem şi avem comun, de la început şi până la sfârşit.

Faptul că acolo, la ei, în multele „acolo”, probabil există un continent unic, un mod unic de apariţie, dezvoltare al rasei inteligente, se pare că, la convertirea în eficienţă a evoluţiei pe scară planetară – le dă, le-a dat, un net câştig de cauză. Omogenitatea geografică determinând omogenitatea biologică, socială – poate prin convulsiuni, dar oricum mai rapid decât pe o planetă scindată în continente diferite – şi ajungând, în final, mult mai rapid – acolo unde sperăm să ajungem şi noi – la o civilizaţie într-adevăr unică, armonioasă, lucrând în interesul tuturor fiinţelor raţionale de pe planeta aceea. Atât doar că extinsă la domeniul comunicării cu alte lumi, realitatea la fel de intrinsecă a lumii unice planetare se pare că devine frână, zid, incompatibilitate, factor de izolare generator al întrebării atât de justificate pentru unii ca noi: de ce tăcere?

Semenii aceia a căror istorie nu a presupus în nicio clipă ideea de comunicare, *nu au noţiunea de comunicare.* Ne constată şi gata. Nu vor mai mult. Nici nu ştiu că se poate mai mult. De aceea, tăcere.

Toată teoria asta e numai un model, şi ar fi într-adevăr inutil să ne întrebăm cum arăta istoria dacă Alexandru Macedon ar fi trăit cincizeci de ani, sau dacă Mahomed al II-lea nu cucerea Constantinopolul, sau dacă domnii români de atunci n-ar fi ţinut oştile otomane la porţile Europei. Dacă Napoleon accepta proiectul lui Fulton, dacă se aproba modelul Messerschmitt 262 încă în al treilea an de război, şi se

realiza bomba atomică în toamna lui 1944. Cum ar arăta istoria dacă exista numai Europa?

E inutil, dar e tentant!

Chiar, cum ar fi arătat Pământul cu un continent unic pe suprafaţa sa? Unde am fi ajuns, trăind, gândind, măcelărindu-ne între noi fără putinţă de retragere? Trăind toţi de-a valma pe o Europă ceva mai mare şi înconjurată din toate părţile de Oceanul Planetar Unic? Finalizam într-un consens colectiv sau ne volatilizam de mult într-o divergenţă explozivă? Nu ne-am fi structurat, întâlnind semenii noştri veniţi de aiurea, pe refuzul, abţinerea de la comunicare cu ei? când însăşi ideea de comunicare cu alte lumi ar fi fost obiectiv absentă de pe planeta noastră cu o singură lume?

Şi cum s-ar fi aliniat logica noastră de locuitori ai acelei lumi unice cu logica celor aterizaţi la noi din neştiut? Ne-ar mai fi părut bizară, inexplicabilă, izolarea lor, refuzul de a se minuna că ne întâlnesc, lipsa oricărei intenţii de comunicare? Ne-ar mai fi părut metalogică logica aceea care dictează tăcerea?

Este foarte posibil ca aceleaşi întrebări să şi le pună „colegii mei din neştiut” – dar privind lucrurile din *cealaltă* parte.

Este posibil să fim atât de negândit deosebiţi încât Contactul să nu fie urmat de Înţelegere, Colaborare.

E la fel de posibil ca lucrurile să se întâmple astfel, încât să ne pomenim primiţi cu braţele deschise într-o ipotetică Mare Familie Galactică.

E posibil orice.

Până la un punct, depinde numai de noi.

Dincolo de acel punct, pe care habar n-am cum să-l estimez, iniţiativa e a viitorului.

Sau poate lucrurile sunt mult mai simple?

Poate, cu toată acea aparenţă indiferentă, ni s-au întins punţi de înţelegere şi comunicare, pe care nu

ştim să le recunoaştem?

Poate lucrurile se întâmplă într-un ciclu firesc de armonie totală cuprinzând oameni, pietre, ape, copaci, animale, navele din neştiut şi semenii noştri necomunicativi – ciclu din care am ieşit dintr-un motiv sau altul, şi pe care nu mai ştim să îl recunoaştem? Poate că totul se întâmplă într-un ritm amplu care cuprinde *totul* – iar noi nu mai suntem capabili să pulsăm în acest ritm fundamental, originar, cheie unică de energie, comunicare, înţelegere, viaţă la nivel *Univers?*

Poate că într-adevăr lucrurile se leagă între ele cu legături pe care nu ştim să le vedem, să le recunoaştem, să le creem, atunci când e nevoie să fie create?

Ştiţi ce îi comunica unul din ultimii iniţiaţi ai Insulei Paştelui, bătrânul lepros Gabriel Veriveri, arheologului francez Francis Mazière (vezi bibl. L. Souček)?

„Pentru ca bărbatul să ştie când trebuie să se împreuneze cu o femeie:

Trebuie să privească, în timpul primelor opt zile de la răsăritul lunii noi, Maninao o'hua, luna sexului bărbătesc.

Trebuie să caute femeia, să se împreuneze. Trebuie să vadă copilul născut din această unire.

Un copil perfect.

Aceştia sunt copiii destinaţi să înveţe Rongo-Rongo, cultul păsării, pentru a tatua picioarele femeii, pentru a tatua fruntea femeii, pentru a tatua mâinile femeii, pentru a tatua obrajii femeii, pentru a sculpta Kohau Rongo-Rongo.

Ceea ce deosebeşte un copil născut atunci când luna descreşte de un copil conceput şi născut pe lună nouă, este că primul va fi un copil mediocru, lipsit de har".

De asemenea, pascuanii tăiau lemnul de toromiro în care îşi sculptau statuetele, numai pe lună plină, când îl considerau „devitalizat”.

Poate nu ştim (încă) să înţelegem acel numitor comun care ne-ar apropia de semenii noştri din neştiut. Poate e nevoie să învăţăm din nou întoarcerea în noi, punerea de acord cu noi înşine, cu ce se întâmplă în jurul nostru. Cu luna, cu marea, cu pietrele, copacii, cu păsările din copaci. Cu oamenii din jur, soţia, copiii, câinele cocker. Poate am luat-o razna de-a binelea, dar dacă totuşi casa noastră mare nu e Planeta, Sistemul Solar, nici măcar Galaxia, ci Universul în întregul lui – poate este necesar, pentru a ne înţelege cu ceilalţi, să învăţăm să discernem, să ascultam şi să ne acordăm la ritmurile Universului.

Poate am ştiut odată, demult.

Poate ţinem minte nebulos şi iscat neaşteptat în legende vechi, că s-a întânaplat.

Poate miza Contactului este renunţarea la nebunia în care ne-am obişnuit să trăim, la războaiele pe care nu încetăm să le ducem, la otrăvirea lentă dar sigură a planetei, la distrugerea pe care aproape o considerăm normală, a globului nostru de viaţă. Poate vom fi în sfârşit *recunoscuţi* nu datorită dezvoltării necontrolate a unei tehnologii al cărei ţel final este dezvoltarea în continuare, până în pânzele albe, ci atunci când vom şti din nou să fim răspunzători pentru liniştea planetei noastre, pentru aerul respirat, pământul de sub tălpi, iarba de lângă casă, copacul din faţa ferestrei. Pentru cer, pentru munţi, păduri, ape, peştii din ape, pentru cei apropiaţi nouă şi pentru ceilalţi, mai puţin apropiaţi, dar *pe* care exact această răspundere reciprocă i-ar aduce lângă noi.

Sau poate lucrurile sunt atât de simple, legile acelor călători, născute din nu ştim câţi ani de plimbări prin alte lumi, de întâlniri cu locuitori ai unor

tărâmuri nebănuite, întâmplări de negândit petrecute în locuri neajunse nici cu visul, interzic categoric orice contact cu semenii din alte lumi.

Sau poate suntem atât de unici, încât ne lasă în pace, să vadă unde vom ajunge *singuri* – dacă vom ajunge undeva. Şi vin la noi ea să vadă până unde am ajuns.

Sau poate…

20. În loc de sfârşit

De fiecare dată când se povestesc întâmplări cu OZN-uri, se găseşte cineva care să întrebe: de unde ştii?

Chiar, de unde ştim?

În afara celor puţini (privilegiaţi) care au avut prilejul să vadă cu ochii lor o farfurie zburătoare sau, şi mai rar, piloţi descinşi din aparatele (de zbor) necunoscute, ceilalţi „ştim" cam din patru surse, ceea ce este de ştiut: cărţi care au ca temă fenomenul OZN, publicaţii periodice sau mai puţin periodice care tratează exclusiv *problema,* ştiri apărute în rubrici gen „de pretutindeni" ale cotidienelor şi altor ziare, reviste de largă circulaţie, precum şi relatări apărute în cărţi, publicaţii, note de informare, rapoarte de circulaţie mai restrânsă, şi care nu ating subiectul OZN decât atunci când nu se poate altfel. Mai sunt poveştile vechi, legendele, „Biblia" viaţa noastră de toate zilele şi prietenii care de câte ori văd ceva neobişnuit pe cer, sau aud că alţii au văzut ceva neobişnuit pe cer, dau telefoane ca să întrebe cam ce ar putea fi „chestia aceea". Nu ştiu? Cum nu ştiu? Un aviator trebuie să ştie tot ce se întâmplă în cer.

E complicat să ştii tot ce se întâmplă în cer, chiar dacă eşti aviator; mi s-a întâmplat odată să văd un elicopter în zbor de noapte şi să cred, câteva secunde, că deasupra mea trece la joasă înălţime un OZN: lămpi roşii, verzi, proiectorul de bord aprins, şuieratul sacadat al rotorului şi mai ales discul palelor

reflectând difuz lumina din cabină – toate acestea îmi creau iluzia perfectă a unui aparat de zbor din neştiut – cu toate că profesia mea sunt exact aparatele de zburat.

Principala sursă de informare rămâne, evident, cuvântul scris – fie el carte groasă, articol pe trei coloane sau doar o notiţă scurtă; ori aici intervine chestiunea delicată a probităţii celui care, într-o problemă suficient de puţin cunoscută şi fără multe posibilităţi de verificare, o problemă sigur fascinantă, pretabilă la o grămadă de interpretări şi teribil de comercială, caută răspunsuri, se lansează în ipoteze, argumentează cu fapte adesea unice, irepetabile, incontrolabile. Termenii în care sunt relatate observaţiile de multe ori pot prezenta înţelesuri diferite, din care decurg realităţi, urmări diferite. „Impulsurile celor două avioane s-au contopit cu imaginea OZN-ului într-un singur impuls mare care a dispărut de pe ecranul radar”. Ce înseamnă pentru diverşi specialişti a dispărut? S-a şters, dar celelalte impulsuri au rămas pe ecran? a traversat şi a ieşit din ecran? a bruiat zona în care se afla, şi n-a mai putut fi observat de operatorul radar?

Sau: „… pe urmă, obiectul acela a decolat, a accelerat formidabil si a dispărut din faţa ochilor d-lui X”.

A dispărut ca la Valensole, topindu-se, devenind invizibil? sau accelerând formidabil s-a îndepărtat din ce în ce, ieşind din raza vizuală a d-lui X? sau a dispărut după un copac, munte, acoperiş?

N-am nici situaţia, nici timpul lui von Däniken – deci nici posibilitatea de a merge şi a mă convinge la faţa locului, cu ochii mei, de realitatea lucrurilor incredibile puse pe hârtia care oricum suportă multe, de către alţi confraţi în ale scrisului şi neliniştii.

„Vreau să te pipăi şi să urlu: ESTE!” – cum scrie

Tudor Arghezi – dar n-am avut şansa.

N-am avut nici şansa acelui formidabil profesor de matematică din Craiova de a călători real pe planetă cum cei mai mulţi călătorim doar cu gândul, şi de a scrie o carte atât de caldă, nostalgică şi încrâncenată: *Enigmatic, Pământul* (Ed. Scrisul românesc, Craiova, 1977). Am reuşit totuşi să ajung până în Kirghizia, la poalele munţilor Tian-San, şi să dorm o noapte pe malul lacului Issîk-kul; şi-am avut şansele mele, acelea de a vedea un OZN oval şi de a ţine în mână statuia scoasă din mina săpată în coasta Apusenilor; destul de mult, cred. Pentru că aceste şanse au fost nişte deschideri, şi arătau limpede că lucrurile se pot petrece în nebănuite feluri, *altfel.* În rest, selectarea surselor care au folosit la prezentarea faptelor din această carte se bazează aproape exclusiv pe respectul şi încrederea datorate faptului aşternut pe hârtie şi pe convingerea că cei ce semnează asemenea lucrări, nu s-au gândit la senzaţie, publicitate şi drepturi de autor, ci au urmărit efectiv să impulsioneze, să forţeze clarificarea unui fenomen care are toate şansele să devină, într-un fel sau altul, punct de cotitură în evoluţia noastră aflată, pare-se, într-un moment de oscilaţie – la scara întregii planete.

Exact acesta este unul din punctele vulnerabile ale cărţii, şi nu vreau să fiu greşit înţeles – fugă de răspundere, sau dezicerea de ce am aşternut pe 254 de pagini de gând la marginea unei zone de cunoaştere în care abia am început să ne mişcăm – dar cartea se bazează, prin forţa împrejurărilor, şi pe fapte uneori insuficient cercetate, alteori analizate în grabă, alteori strecurate din documente al căror rost nu era să ajungă sub ochii opiniei publice, cum au fost acele indicaţii „top secret” aflate la originea Raportului Condon cel de tristă amintire. Unele din exemplele prezentate au trecut din om în om până la

field-investigator-ul care le-a „cules”, şi nu întotdeauna acesta a ştiut să ajungă la primul martor, cel care poate să spună punându-şi palma la inimă şi privind în lumina ochilor: AM VĂZUT. Mai este eternul uman care împinge la acţiuni al căror mobil este atât de simplu şi pe înţelesul tuturor: *a rămâne.* A rămâne uneori cu orice preţ: exemplul clasic este Erostrate din Efes.

… Aşa se naşte îndreptăţita mirare a celui care până acum nu a fost la curent cu problematica complexă ridicată de OZN – cu tot ceea ce presupune noţiunea, şi se trezeşte dintr-odată în faţa unor posibile uşi deschise spre alte lumi.

Cel puţin aşa văd eu lucrurile, cu toate riscurile ce decurg de aici. Cu riscul la care mă expun oricum când scriu ceva, orice, mă aştern pe hârtie devenit cumplit de vulnerabil prin această deschidere totală spre cei care citesc ce am scris şi judecă aspru – la adăpostul tăcerii lor.

Dar asta se întâmplă întotdeauna, nu numai când îmi asum riscul de a scrie despre OZN-uri.

Şi nici nu sunt singurul care şi-a asumat riscul de a scrie despre OZN-uri. În ultimii ani sunt relativ numeroşi autorii români care tratează în cărţile lor, mai mult sau mai puţin direct, problema OZN-urilor, a locului ocupat de Pământul nostru în Univers, al posibilelor influenţe *dinafară* în trecutul sau prezentul planetei noastre contradictorii, cărţi care nu sunt o simplă înşiruire de fapte insolite, ci adevărate studii amănunţite, competente şi lucide. Mă refer la Victor Kernbach, *Enigmele miturilor astrale,* Ed. Albatros, 1973; Ion Hobana, *OZN – o sfidare pentru raţiunea umană* – împreună cu Julien Weverbergh, Editura Enciclopedică Română, 1971; Florin Gheorghiţă, *OZN – o problemă modernă* şi *Enigme în galaxie,* ambele în editura Junimea 1973 şi 1983 Dan Farcaş, *De ce tac*

civilizaţiile extraterestre, Ed. Albatros, 1983; Titus Filipaş, *De la mitul astral la astrofizică,* Ed. Scrisul Românesc, 1984; I. Todoran şi E. Ţăran, *În căutarea vieţii pe alte planete,* Ed. Dacia, 1983; din nou Victor Kernbach, *Miturile esenţiale.* Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, 1978; ş.a.m.d. Mai sunt articole, note, comentarii sau relatări apărute în *Scânteia, România liberă, Magazinul, Lumea, Săptămâna* şi alte publicaţii.

În ce priveşte traducerile, consider că sursele sovietice sunt mai credibile decât cele occidentale – pentru că sovieticii nu aleargă după „publicity", cel puţin nu în domenii insolite şi greu verificabile, a căror manipulare cu uşurinţă poate deveni, dacă nu periculoasă, cel puţin dăunătoare, în momentul confruntării populaţiei cu fenomenul real. Semnificativ este că sovieticii, după ce ani întregi au neglijat (aparent) problema OZN-urilor, după incidentul de la Petrozavodsk s-au convins că ignorarea nu este o cale de rezolvare, şi au devenit *nu* susţinători, popularizatori ai subiectului, ci observatori pe cât posibil obiectivi, ţinând populaţia la curent cu apariţia de OZN-uri în URSS şi în alte zone ale planetei. Sursele sovietice sunt însă mai mult articole, studii, materiale informative, semnate de autori ca I. Şklovski, V. Troiţki, I. Knorozov, N. Jirov, I. Stahanov, M. Agrest, A. Kazanţev, V. Agaja, N. Milov.

Literatura şi publicistica occidentală sunt suficient de generoase cu apariţii tratând subiectul OZN. Doar câteva exemple. Charles Berlitz, *The Bermuda Triangle,* ed. Avon, 1977; Don K. Wilson, *Our misterions spaceship – Moon,* Philadelphia, 1975 I. Velikovsky, *Worlds in collision,* New York, 1950; F. Edwards, *Flying saucers-serious business,* Lyle Stuart Inc, New York, 1986; Brad Steiger, *Strangers from the skies,* Award Books, New York, 1966; J. Allen Hynek,

The UFO Experience, H. Regnery Co, Chicago, 1972; Isaac Asimov, *Civilisation extraterrestres,* Editions L'Étincelle, Quebec, 1979.

Ar mai fi acele cărţi ale unor autori care, deşi nu scriu despre OZN-uri, deşi nu lansează ipoteze, măcar *se întreabă,* fără să accepte soluţionări ambigue ale unor lucruri rămase neclare în istoria sau prezentul nostru. Asemenea autori sunt N. Jirov – *Atlantida,* Ed. Ştiinţifică, 1967; Darie Novăceanu, *Precolumbia,* Ed. Sport-Turism, 1977; D. Constantin, *Inteligenţa materiei,* Ed. Militară, 1981; M. Stingi, *Pe urmele comorilor din oraşele maya,* Ed. Albatros, 1975; T. Heyerdhal, *Aku-aku,* Ed. Ştiinţifică, 1961; F. Mazière, *Fantastica insulă a Paştelui,* Ed. Sport-Turism, 1975: L. Souček, *Bănuiala unei umbre,* Ed. Albatros, 1984.

N-am făcut în text frecvent referiri la bibliografie, pentru a nu întrerupe cursivitatea lecturii. Şi încă ceva: am scris „Colegii mei din neştiut" la persoana întâi, fără folosirea pluralului de autor, pentru că ce cuprinde cartea este părerea mea – în privinţa fenomenului OZN – înţelegând prin aceasta exact posibilitatea unui adevăr care să contravină acestei păreri. Şi la care aş adera în momentul în care aş fi convins că acesta este, în sfârşit, adevărul.

De aceea am scris la persoana întâi.

Pentru că oricând e posibil să se întâmple *lucrul acela.*

Poate chiar mâine.

Poate peste o oră.

Poate se întâmplă chiar acum.

Sau poate nu există nimic din tot ceea ce v-am spus până acum şi deci nimic nu s-a întâmplat şi nu se va întâmpla niciodată.

Bibliografie

CĂRŢI

Amuşin, I. D. – *Manuscrisele de la Marea Moartă,* Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1963

Asimov, I. – *Civilisation extraterrestre,* Editions L'Étincelle, Quebec, 1979

Bergier, J – *Les Extraterrestres dans L'Histoire,* Ed. J'ai Lu, Paris, 1970

Berlitz, Ch. – *The Bermuda Triangle* Avon Book, 1974, 1977

Constantin, D. – *Inteligenţa materiei,* Ed. Militară, Bucureşti, 1981

Däniken, E. von – *Amintiri despre viitor,* Ed. Politică, Bucureşti, 1970

Densuşianu, N. – *Dacia preistorică,* Bucureşti, 1913

Dâmboiu, *A.* – *Pe urmele atlanţilor,* Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1963

Edwards, F. – *Farfuriile zburătoare, o chestiune serioasă,* Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1969

Farcaş, D. D. – *De ce tac civilizaţiile extraterestre,* Ed. Albatros, Bucureşti, 1983

Filipaş, T. – *De la mitul astral la astrofizică,* Ed. Scrisul Românesc, Craiova, 1984

Gamow, G. – O *planetă numită Pământ,* Ed. Albatros Bucureşti, 1968

Gheorghiţă, F. – *OZN* – o *problemă modernă,* Ed. Junimea, Iaşi, 1973 Gheorghiţă, F. – *Enigme în*

galaxie, Ed. Junimea, Iaşi, 1983

Gheorghiu, C. Constantin – *Zborul spre infinit,* Ed. Dacia, Cluj-Napoca, 1980

Heyerdhal, T. – *Aku-Aku, taina Insulei Paştelui,* Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1961

Hobana, I. Weverbergh, J. – *OZN* – o *sfidare pentru raţiunea umană,* Ed. Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1973

Hynek, J. A. – *The UFO Experience – A Scientific Inquiry,* Regnery Comp., Chicago, 1972 *(Experienţa OZN,* Ed. Dacia, Cluj-Napoca, 1978)

Jirov, N. F. – *Atlantida,* Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1967

Kernbach, V. – *Enigmele miturilor astrale,* Ed. Albatros, Bucureşti, 1973

Kernbach, V. – *Miturile esenţiale,* Ed. Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1978

Kramer, S.N. – *Istoria începe la Sumer,* Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1962

Le Veda, premier libre sacre de L'Inde, Lafont, Paris, 1967

Mandics, G. – *Omul şi universul,* Ed. Dacia, Cluj-Napoca, 1983

Mazière, F. – *Fantastica insulă a Paştelui,* Ed. Sport-Turism Bucureşti, 1975

Menzel, D. H. – *Flying Saucers,* Harvard, London, 1953

Michel, A. – *Lueurs sur les soucoupes volantes,* Paris, 1954

Mironov, A. – *Enigmatic, Pământul,* Ed. Scrisul Românesc, Craiova, 1977

Novăceanu, D. – *Precolumbia,* Ed. Sport-Turism, Bucureşti, 1977

Owenden, M. – *Life in the Universe,* New York, 1962

Ruzov, D. – *La cultura Masma,* Lima, 1954

Scott, Rogo D. – *UFO Aductions,* New York, 1980
Souiek, L. – *Bănuiala unei umbre,* Ed. Albatros, Bucureşti, 1984
Steiger, B. – *Strangers from the skies,* Award Books, New York, 1966
Stingi, M. – *Pe urmele comorilor din oraşele maya,* Ed. Albatros, Bucureşti, 1975
Stingi, M. – *Ultimul paradis,* Ed. Sport-Turism, Bucureşti, 1981
Sullivan, W. – *We are not alone,* New York, 1964
Şerban M. E. – *Semeni întru raţiune* Ed. Dacia, Cluj-Napoca, 1982
Todoran, I., Ţăran, E. – *În căutarea vieţii pe alte planete,* Ed. Dacia/Cluj-Napoca, 1983
Valmiki, *Ramayana,* Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1968
Velikovski, I. – *Worlds in collision,* Doubleday and Comp., New York, 1950
Wiener, N. – *Dumnezeu si Golem,* Ed. Politică, Bucureşti, 1969
Wilson, K. D. – *Our misterious spaceship Moon,* Phyladelphia, 1975
Zabelin, J. M. – *Geografia pe alte planete,* Bucureşti, 1963
Zăgănescu, F. – *De la Icar la cuceritorii Lunii,* Ed. Albatros, Bucureşti, 1975
Zăgănescu, F. – *Viitorul aparţine spaţiului,* Ed. Albatros, Bucureşti, 1980
Zăgănescu, F. – *Cosmonautul, un supraom?,* Ed. Albatros, Bucureşti, 1985

PUBLICAŢII

Aviation week and space technology, 1978 – 1985, New Jersey, S.U.A.

Flyght Information Publication, years of 1970 – 1980 (U. S.

Government Printing office – P.D. Departament – Washington D. C. 20402 – U.S.A.) *Flying Saucers Review,* 1970 – 1983, London, W. C. 2-21

Cecil Kurt, UK England

GEPAN Publications, Toulouse, France,

Lumea, R.S.R. 1968 – 1985, Bucureşti

Lumieres dans la nuit, 1968 – 1970, Le Chambon-sur-Lignon, France

Magazin, R.S.R., Bucureşti, 1970 – 1986

Magazin istoric, 1965 – 1985, Bucureşti

The MUFON-UFO, Journal nr. 107, 1976, MUFON-Mutual UFO Network, Quiney, Illinois, SUA *National Geoaraphic,* National Geographic Society, 17th and M. Sts. N. W., Washington D. C, U.S.A., 1970 – 1985*Phénomènes spatiaux,* 1968 – 1975, Paris, Franţa *Science Digest,* 1978, 1984, The Heart Corporation 224 W, 17th Street, New York, N. Y. 10019 – U.S.A. *Science et Vie,* 1960 – 1980, Excelsior Publication, SA. 5, Rue. *The APRO Bulletin*, vol. 25, nr. 3, APRO-Aerial Phenomen Research, Org. Tucson, Arizona, SUA.

Tomis, – Noiemb., 1983, serialul *Din enigmele mării Triunghiul Bermudelor* (tr. de Radu Şuiu, *The Bermuda Triangle* de Ch. Berlitz).

Opinii... opinii... opinii

„Comisia politică specială recomandă Adunării generale adoptarea consensului următor:

Adunarea generală invită Statele Membre interesate să ia dispoziţiile dorite pentru a coordona la scară naţională cercetarea ştiinţifică şi anchetele privitoare la viaţa extraterestră, inclusiv obiectele zburătoare neidentificate, şi să informeze pe Secretarul general despre cazurile observate, despre cercetarea şi evaluarea acestor activităţi…” (Extras din Hotărârea adoptată de Comisia politică specială a Organizaţiei Naţiunilor Unite – în cadrul şedinţei din 08 decembrie 1978 din Enig*me în galaxii, Flor*in Gheorghiţă, Ed. Junimea, Iaşi, 1983).

* * *

„O.Z.N.-uri pe cerul brazilan Rio de Janeiro. 28 (Agerpres). – Agenţia de ştiri braziliană a anunţat joi că opt obiecte zburătoare neidentificate au întrerupt un meci de fotbal urmărit de 2000 de persoane, într-o localitate aflată la 130 mile la nord de Rio. Agenţia adaugă că numeroase persoane de diferite vârste şi

profesiuni au declarat că au văzut obiectele zburătoare fără zgomot şi emiţând o lumină de culoare portocalie. Toată lumea de pe stadion s-a ridicat în picioare, jucătorii au încetat jocul, iar crainicii posturilor de radio care transmiteau meciul au început să descrie fenomenul, a declarat avocatul Benedito Rubens. El a arătat că obiectele se aflau la o mare altitudine, dar se putea vedea uşor cum şapte dintre ele urmau un fel de aparat-mamă, îndreptându-se de la est la vest. Era ora 22:30" („Scânteia" din 29.07.1972).

* * *

„Managua. – Un obiect zburător neidentificat, care emana lumini albastre, roşii şi verzi, a fost zărit de aproximativ 20 de persoane în sud-vestul oraşului Managua, capitala statului Nicaragua – informează agenţia France Presse. Obiectul a fost detectat de radarul turnului de control al aeroportului internaţional din Managua şi de radarul de bord al unui avion de linie care decolase din Costa Rica. De asemenea, el a fost zărit de pilotul unui elicopter militar, care afirmă că s-a apropiat de circa zece kilometri, înainte ca obiectul să dispară cu mare viteză" („Informaţia Bucureştiului" din 21.11.1973).

* * *

„Două «obiecte misterioase» au fost văzute pe cer, ieri, la Roma, în apropierea pieţei San Pedro, de mai multe persoane – informează Agenţia France Presse. Potrivit mărturiilor, era vorba de două corpuri rotunde şi de culoare alburie. Cele două corpuri, care păreau de două ori mai mari decât Luna, au efectuat o amplă mişcare circulară pe cer, timp de circa 20 de

minute. Poliţia din Roma a primit numeroase apeluri telefonice, semnalizându-i-se prezenţa pe cer a unor «obiecte misterioase» („Informaţia Bucureştiului” din 24 decembrie 1973).

* * *

„Confratele nostru «El Diario» din Rosario, Argentina, a publicat în iunie a.c. câteva fotografii ale unor obiecte luminoase apărute pe cerul oraşelor Buenos Aires şi Rosario. De cele mai variate forme (disc, trabuc, triunghi), obiectele respective au fost urmărite – spun ziariştii argentinieni –, de către sute de persoane, fiind înregistrate şi prin aparatura aeroportului civil din Buenos Aires. O.Z.N.-urile – confirmă un alt ziar, «La Capital» – se deplasau cu mare viteză, iradiind o lumină verde orbitoare. Valul de obiecte zburătoare şi-a desfăşurat «parada» mai mult de o săptămână deasupra Argentinei, între Jardin America şi capitala ţării, Buenos Aires, pe o fâşie având mai mult de 1200 km lungime. Au apărut la scurtă vreme, mărturii privind aterizările ciudatelor obiecte…” (Şti*inţă şi Tehnică, aug.* 1980).

* * *

„În literatura ştiinţifică se analizează demult problema probabilităţii întâlnirii cu civilizaţii aflate pe o treaptă de dezvoltare mai înaltă sau mai joasă decât noi. Din diverse consideraţiuni emise cu acest prilej, destul de bine argumentate, rezultă că probabilitatea de a intra în contact cu fiinţe mai puţin evoluate decât noi e foarte mică. Mai probabil e că acestea vor fi civilizaţii aflate pe o treaptă de dezvoltare mai înaltă, ba mai degrabă mult mai înaltă.

Dacă e aşa, sunt de presupus trei variante

fundamentale ale atitudinii lor faţă de noi, urmând ca în funcţie de ele să se rezolve problema atitudinii noastre faţă de ei…

*Cazul întâi: există interes şi înţelegere. Cu alte cuvinte, «Ei» sunt interesaţi să ne cunoască şi au faţă de noi o atitudine binevoitoare. Varianta aceasta pare ideală: ei ne vor furniza informaţii ştiinţifice, tehnice, artistice şi de altă natură, din cele mai preţioase, ne vor feri să comitem greşeli ridicole sau fatale.

*Chiar si în acest caz ideal se poate să existe un «dar». Destul de vag, constatăm totuşi un «dar». Ba chiar câteva «dar»-uri. Bunăoară: în ce măsură, în general, putem trage învăţăminte din erorile ştiinţifice? Oare nu e mai bine ca fiecare să se izbească el singur cu capul de greutăţi? Noi învăţăm atât de puţin chiar şi din propria noastră istorie umană!…

*Al doilea caz: există înţelegerea, nu există interes. Cu alte cuvinte, ei au faţă de noi o atitudine binevoitoare, dar noi nu-i interesăm. Cazul e poate cel mai supărător, dar perfect posibil. Dacă ei ne-au luat-o înainte cu milenii (şi puteau să ne fi devansat şi mai mult), trebuie, cred, să ne privească aşa cum privim noi furnicile, cu intelectul lor îndoielnic din punctul nostru de vedere. Ce am putea noi să învăţăm furnicile, sau de ce am putea să le ferim?

*Al treilea caz: Există interes, nu există înţelegerea. Cu alte cuvinte, ei ne arată un anume interes, dar numai din considerente pur practice.

*E de conceput şi un al patrulea caz (nu există nici interes, nici înţelegere), dar nu-l punem la socoteală, pentru că în acest caz cosmienii nu ne vor da nicio atenţie.” (Haan Gustav, *Ce facem cu civilizaţiile extraterestre?* Aurora /1969).

* * *

„Există, deci, obiecte zburătoare neidentificate? Se poate vorbi despre un fenomen OZN, sau avem de-a face doar cu o acumulare de interpretări greşite ale unor aparate convenţionale şi corpuri cereşti, iluzii optice, mistificări etc.?

Răspunsul dumneavoastră depinde, fără îndoială, de puterea de convingere a dovezilor pe care vi le-am prezentat. Dar ce înseamnă o dovadă convingătoare? Să-l ascultăm pe dr. Condon: «Voi crede în farfuriile extraterestre când voi fi văzut una, când voi fi pătruns în ea, când voi fi remorcat până la un laborator şi când voi fi obţinut sprijinul persoanelor competente pentru a o examina, împreună cu mine» (cf. 90). Prevăzând acest tip de judecată excesivă, care ignoră natura specială a obiectului de studiu în cauză. Ruppet scria, în prefaţa cărţii sale: «Trebuie ca un OZN să aterizeze în faţa Pentagonului, la River Entrance, lângă birourile şefilor de stat-major reuniţi? Sau e o dovadă când o staţie radar detectează un OZN şi trimite un reactor să-l intercepteze, când pilotul reactorului îl vede şi-l prinde pe radarul de bord, doar pentru a asista la dispariţia OZN-ului, cu o viteză fenomenală? E o dovadă când un pilot de reactor trage într-un OZN si îsi menţine raportul chiar la ameninţarea cu curtea marţială?» (21.p. 8). Am adăuga: constituie o dovadă fotografiile autentice, observaţiile cosmonauţilor, urmele lăsate pe sol, efectele electromagnetice asupra aparatelor, oamenilor si animalelor?

Dr. R. Leo Sprinkle, profesor asociat de psihologie la Universitatea din Wyoming, scrie, în declaraţia prezentată Simpozionului din 29 iulie 1968: «Am citit mii de rapoarte şi am vorbit cu sute de persoane despre observaţiile lor OZN; trebuie să accent că mii

de oameni au observat fenomene fizice, sau trebuie să accept că unele persoane au capacitatea de a proiecta imagini mentale într-o asemenea manieră, încât alte persoane pot să observe, să fotografieze şi să obţină dovezi fizice ale acestor imagini metale» (26, p. 208). Cu acelaşi prilej, dr. James A. Harder, al cărui nume l-am mai întâlnit în această carte, a afirmat că «pe baza datelor şi a regulilor obişnuite privind dovezile, aşa cum se aplică ele de curţile civile sau criminale, realitatea fizică a OZN-urilor a fost dovedită dincolo de orice îndoială rezonabilă» (26, p. 113). Acest punct de vedere este împărtăşit de mulţi alţi oameni de ştiinţă, printre care se numără cei 50 semnatari ai unei scrisori cerând Congresului formarea unui comitet propriu de studiu al obiectelor zburătoare neidentificate." (Ion Hobana, Julien Weverberg, *OZN, o sfidare pentru naţiunea umană,* Ed. Enciclopedică, România, Bucureşti 1971).

* * *

„... şi în definitiv, nu s-a găsit niciodată vreo dovadă fizică sau materială, şi nici chiar vreun minuscul fragment de aşa-numită farfurie zburătoare sau de navă din alte spaţii". (USAF „News Release" 19 ianuarie 1961).

* * *

I-am arătat amiralului Knowles micul fragment de farfurie zburătoare pe care, cu amabilitate, Forţele Aeriene ale S.U.A. mi l-au împrumutat ca să-l examinez. Aceasta s-a întâmplat în iulie 1952". (Wilbert B. Smith, şeful programului oficial canadian de cercetare a OZN-urilor, noiembrie 1961).

* * *

„Ei, uriaşii veniţi de pe alte planete, surprinşi în picturile rupestre de la Nassili şi Djabbaren, au clădit terasa de la Baalbeck, au ridicat megaliţii şi construcţiile monumentale din America de Sud, a căror amplasare la mari înălţimi ridică probleme din cauza presiunii scăzute a aerului, efectuarea lucrărilor, deci, ar fi greu explicabilă doar prin simple forme umane…

Uriaşii au populat şi alte civlizaţii îndepărtate şi demult dispărute. Ei apar neîncetat în povestirile tuturor popoarelor. Au construit Atlantida, au întemeiat supercivilizaţii demult uitate prin forţa uriaşă a muşchilor şi minţii lor. În cinstea lor s-au ridicat statuile din Insula Paştelui. Megaliţii presăraţi pe zone întinse ale lumii sunt doar dovada efortului depus de slabii urmaşi ai uriaşilor de a imita performanţele incredibile ale mult mai capabililor şi mai puternicilor lor strămoşi. Tiwanaku este – cel puţin după Bellamy – dovada existenţei şi activităţii uriaşilor. În totalitatea, ca şi în detaliile sale, arhitectura cu greu ar fi putut sluji unor fiinţe umane de mărime obişnuită.

Aceasta să constituie oare expresia năzuinţei omului de a se reîntoarce la vârsta de aur care transpune în trecutul îndepărtat tot ceea ce n-a atins, la fel ca pământul Făgăduinţei pe o insulă pustie şi inabordabilă sau într-o altă lume? Categoric da.” (Ludvík Soufek, *Bănuiala unei umbre,* Ed. Albatros, Bucureşti, 1984).

* * *

„Savanţii sovietici sunt interesaţi de un «mister», reieşit din studierea fotografiilor transmise de sonda

lunară «Luna 9». Este vorba de nişte menhire (stânci uriaşe) existente pe Lună, care ar putea să fie construite de fiinţe dotate cu inteligenţă. După calculele făcute de specialişti, înălţimea unora dintre aceste menhire trece de 40 m. Interesant este faptul că şi pe fotografiile transmise de satelitul american «Lunar Orbiter 2» au fost identificate astfel de stânci" („Sport şi Tehnică" nr. 11/1970).

* * *

„Farfuriile zburătoare există doar în imaginaţia celor care le caută pe cer". (Preşedintele Dwight Eisenhower, 16 decembrie 1954).

„Nu există aşa ceva – farfurii zburătoare – absolut niciuna". (Din cuvântarea Dr. Hugh Dryden, director al Comitetului Consultativ de Aeronautică, ţinută în faţa Comisiei Bugetare a Camerei Reprezentanţilor, la 19 februarie 1957).

* * *

„Domnilor, regret că am făcut această declaraţie… cu privire la farfuriile zburătoare. N-a fost decât o părere personală, nimic mai mult". (Din Declaraţia Dr. Hugh Dryden, făcută la 24 februarie 1957, în timpul unei conferinţe de presă, când a răspuns criticilor aduse de NICAP).

Cuprins

Argument 5
1. Cum am început 7
2. Istoria neconvenţională, a planetei şi fenomenul OZN 13
3. Înainte de Icar 27
4. OZN în istorie 43
5. Ce ar putea fi şi ce n-ar putea fi OZN-urile 53
6. Ce sunt, totuşi, OZN-urile? 64
7. Cu ce ajung până la noi 73
8 Colegii mei din neştiut. 94
9. Dispariţii de persoane 114
10. De fapt, cam ce pot să ne facă? (I) 122
11. De fapt, cam ce pot să ne facă? (II) 130
12. Ce le facem noi lor 134
13. Metalogica 141
14. Cinci avioane rătăcite 161
15. Un triunghi, două triunghiuri 173
16. Ilustrate din Florida 198
17. Cel mai mare OZN 203
18. Tu ce ai face, dacă?... 225
19. De ce, tăcere? 242
20. În loc de sfârşit 263

Bibliografie 270
Opinii... opinii... opinii 275

Redactor: DOINA ELENA CIOACA
Tehnoredactor: MARILENA DAMASCHINOPOL

Coli de tipar: 8, Z50.
Bun de *tipar:* 1.10.1986.

Tiparul executat sub comanda nr. 1008 la
Întreprinderea poligrafică
„13 Decembrie 1918”, str. Grigore Alexandrescu nr.
89-97
Bucureşti,
Republica Socialistă România

„Caracterul deosebit al lucrării este asigurat de modul cum dezvoltă autorul — cu autentice calități de scriitor — subiectul abordat: reale posibilități privind cognoscibilitatea fenomenologiei OZN; ample implicații privind contactele (posibile) dintre lumi; subtile legături potențiale dintre mărturii din surse foarte vechi atribuibile fenomenelor OZN și unele cazuri contemporane; atente corelări sociofilosofice.

Ușurința autorului de a intersecta derularea fenomenologică, chiar statistici ale cazurilor, cînd are nevoie de așa ceva, cu aspecte și întrebări strict umane, dovedește atît pasiunea cu care a abordat subiectul (comportamentul, viața, gînduri etc. ale piloților OZN-urilor), cît și o amplă documentare. Dacă ar fi să-i folosim stilul, am zice: «Pur și simplu a citit cam tot ce se putea citi în domeniu».“

Conf. dr. ing col. Florin Zăgănescu

„Paginile scrise de Doru Davidovici ne prezintă un scriitor autentic, un adevărat talent literar, capabil să organizeze și să stăpînească cursul povestirii, să schimbe ritmul, să realizeze contrapuncturi și ruperi de ritm uneori tulburătoare, să creeze, în unele pagini, pasaje de adevărat lirism. Categoric, cuvintele limbii române îl ascultă pe Doru Davidovici: este foarte rar cînd un popularizator de știință sau un autor de ipoteze și enigme științifice reușește să atingă un nivel acceptabil din punct de vedere literar...

Doru Davidovici construiește o carte folosind clasicul mănunchi de cazuri OZN cunoscute. Dar o construiește cu măiestrie artistică și cu o logică originală: este, cred, pentru prima dată cînd un pilot de aviație scrie o carte despre OZN, exprimîndu-și propriile sale puncte de vedere, cele dictate de experiența sa...“

Alexandru Mironov

EDITURA ȘTIINȚIFICĂ ȘI ENCICLOPEDICĂ

Lei 9,75